

次期福岡県自転車活用推進計画（案）  
「自転車を取り巻く状況の変化」

## 第2章 これまでの成果と自転車を取り巻く状況の変化

### III 自転車を取り巻く状況の変化

「福岡県自転車活用推進計画」の策定時から、3年間で変化した自転車を取り巻く状況を、以下の4つの観点からまとめました。

#### 1 自転車の利用に関する状況

新型コロナウイルス感染症が拡大し、人々のライフスタイルや交通行動にまで影響を及ぼしています。

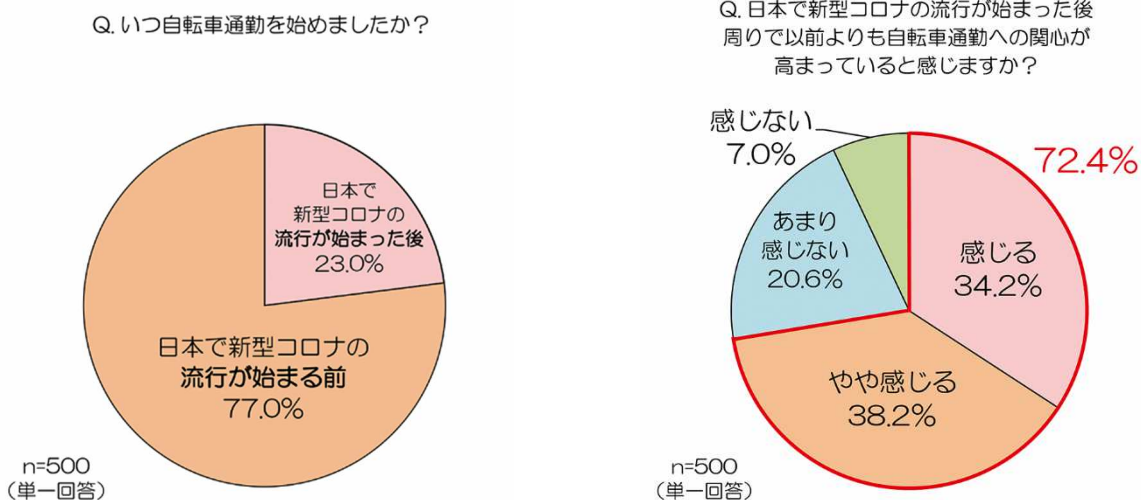
新型コロナウイルス感染症を想定した「新しい生活様式」において、公共交通機関と自転車の併用が推奨されるなど、人との接触を低減する移動手段として自転車の活用が注目されました。また、テレワークの普及に伴い、企業において通勤定期代の支給が見直されるなど、通勤における交通手段に変化をもたらす契機が訪れています。

このような社会の変化から、通勤を目的とする自転車の利用ニーズが高まっており、保険会社の調査によると、東京都在住の自転車通勤者500人のうち、新型コロナウイルス感染症流行後に自転車通勤を始めた人は23%で約4人に1人となっており、また、72.4%の人が周りで以前よりも自転車通勤への関心が高まっていると感じると回答しています（図表27）。

また、新型コロナウイルス感染拡大防止のための外出自粛要請や「新しい生活様式」の普及等の影響により、自転車等を用いて飲食物を配達するデリバリーサービスへのニーズが高まっている中、自転車等による配達中の交通事故を防止することが課題となっています。

■図表27 自転車通勤への関心の高まり

【※損害保険会社調べ】



資料：国土交通省（令和2年度第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議）

## 2 「自転車条例」「道路構造条例」の改正

県では、平成 29（2017）年に「福岡県自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定し、歩行者、自転車、自動車交通ルールを守り、安全に通行する社会づくりに取り組んできました。

このような中、全国的に自転車利用者が加害者となる高額賠償事例が発生していること及び自転車活用推進法の施行等を踏まえて条例を改正し、「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」を令和 2（2020）年に施行しました。

条例の改正により、自転車保険への加入が義務化されたほか、事故の際の負傷者の救護・警察への報告の義務化、自転車の活用推進に関する規定等が追加されました（図表 28）。

また、平成 24（2012）年に「福岡県道路構造の基準に関する条例」を制定し、自転車通行空間の整備を実施してきましたが、道路構造令の一部が改正されたことに伴い、令和元（2019）年に条例の改正を行いました。

条例の改正により、自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分として「自転車通行帯」を新たに規定するとともに、「自転車道」の設置要件に「設計速度が一時間につき60キロメートル以上であるもの」という基準が追加されました（図表 29）。

■図表 28 自転車条例チラシ



資料：福岡県

■図表 29 道路構造条例改正のポイント

ポイント① 『自転車通行帯』の新設（第8条の2）		ポイント② 『自転車道』の設置要件が変更（第10条）	
▶帯状の車道の部分として自転車通行帯を新たに規定		▶設計速度が一時間につき60キロメートル以上であるもの	
【定義】	自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分	【定義】	専ら自転車の通行の用に供するために、緑石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分
【構造】	幅員 1.5m以上 (やむを得ない場合は1.0mまで縮小可)	【構造】	幅員 2.0m以上 (やむを得ない場合は1.5mまで縮小可)

※ただし、地形の状況その他の特別な理由によりやむを得ない場合においては、この限りではない。

資料：福岡県

### 3 九州各県連携の取組

九州・山口各県と経済界が連携し、九州・山口の魅力の発信、サイクルスポーツの普及拡大、サイクルツーリズムの推進など、自転車を活用した様々な地域活性化の取組を推進しています。

令和2年度に発足した「九州・山口サイクルツーリズム推進委員会」では、九州・山口を国内外のサイクリストや観光客にとって「走ってよし」、「訪れてよし」の魅力的なサイクリングエリアとするため、県域を跨ぐ3つの広域推奨ルートを設定し、サイクルツーリズムを推進しています（図表30）。

また、令和2年度の九州地域戦略会議において、サイクリングを通じた九州・山口への人流の活性化と経済効果の最大化を目指した総合型サイクルイベント「ツール・ド・九州」の開催が決定しました。これは自転車のプロ選手が参加する国際サイクルレースと、九州・山口各県を自転車で周遊する観光イベント「ディスカバー九州」を併催するもので、九州・山口で官民一体となって取組を進めています（図表31）。

■図表 30 九州・山口サイクルマップ 表紙



資料：福岡県

■図表 31 九州地域戦略会議の様子



資料：福岡県

## 4 国の自転車活用推進計画

平成 29（2017）年度に自転車活用推進法が施行され、国は、平成 30（2018）年 6 月に令和 2（2020）年度までを計画期間とした自転車活用推進計画を策定しました。

昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、また、今後の社会の動向を見据えながら、持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進を一層図るため、基本となる 4 つの目標を踏襲しつつ、第 2 次自転車活用推進計画を令和 3（2021）年 5 月に策定しました。

■図表 32 自転車活用推進計画(国)の目標と福岡県自転車活用推進計画の目標

	自転車活用推進計画の目標	福岡県自転車活用推進計画の目標
目標 1	自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成	自転車を快適に利用できるまちづくり
目標 2	サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現	自転車を活用したスポーツ活動と健康づくりの推進
目標 3	サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現	自転車を活用した観光振興と地域の活性化
目標 4	自転車事故のない安全で安心な社会の実現	自転車・歩行者・自動車が安全に通行する社会づくりの推進

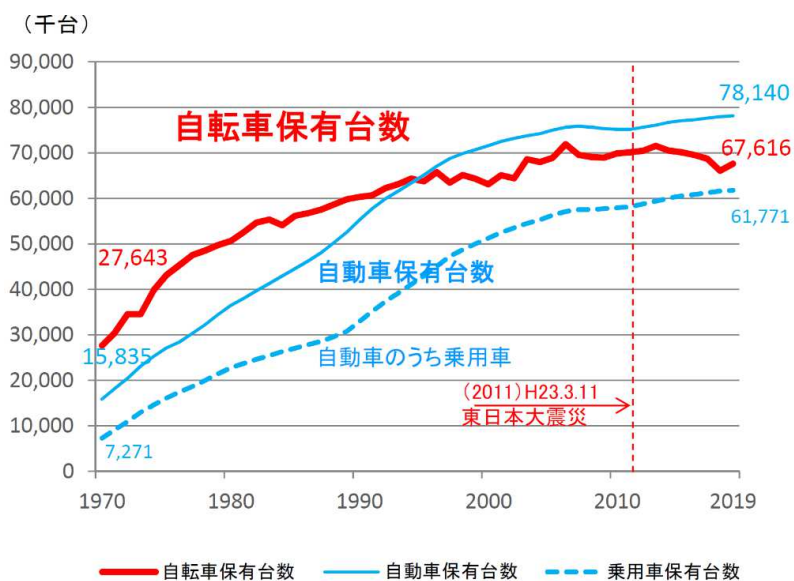


## IV 自転車の利用状況

我が国における自転車保有台数は、平成 31（2019）年に約 6,762 万台となっており、2 人に 1 人が自転車を保有しています。近年の自転車保有台数をみると、横ばいで推移しています（図表 33）。

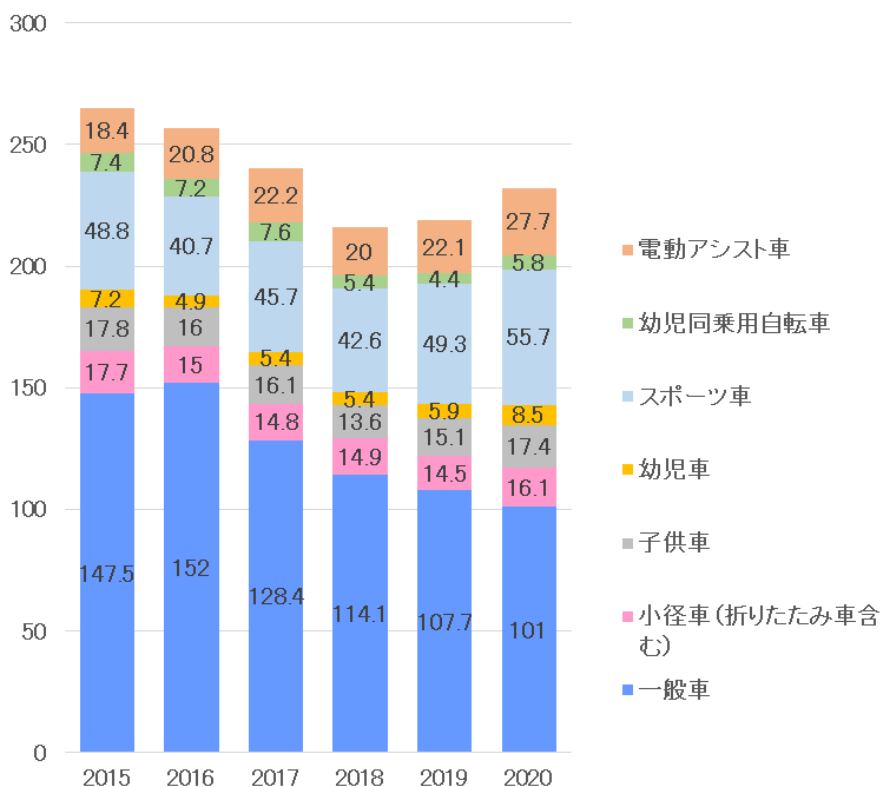
自転車の販売台数を車種別にみると、一般車の販売台数は減少していますが、スポーツ車や電動アシスト車は増加傾向にあります（図表 34）。

■図表 33 自転車保有台数の推移



資料：国土交通省（令和2年度第1回自転車の活用推進に向けた有識者会議）

■図表 34 車種別販売台数の推移(1 店舗あたり)



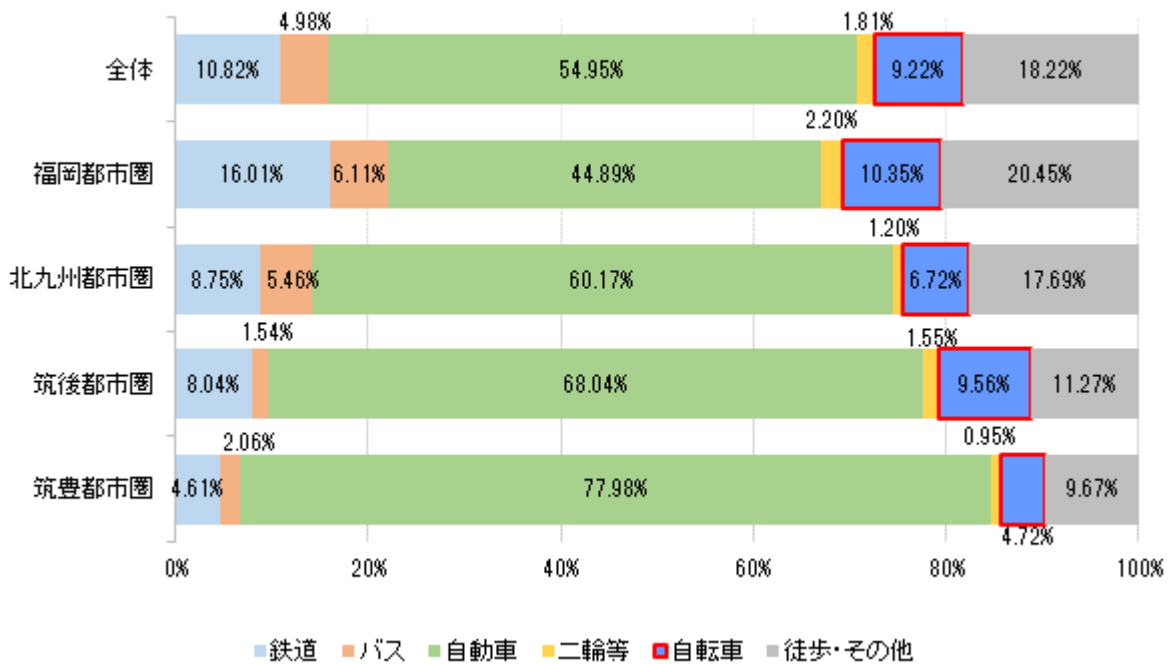
資料：（一財）自転車産業振興協会 自転車国内販売動向調査

第5回北部九州圏パーソントリップ調査※によると、主な交通手段として自転車を利用する割合（自転車分担率）は、県全体では9.22%となっています。福岡都市圏が10.35%、筑後都市圏が9.56%で、北九州都市圏や筑豊都市圏と比べ高くなっています（図表35）。

第4回調査と第5回調査の自転車分担率を比較すると、筑後都市圏以外は第5回調査の方が上回っており、自転車の利用が増加しているものと考えられます（図表36）。

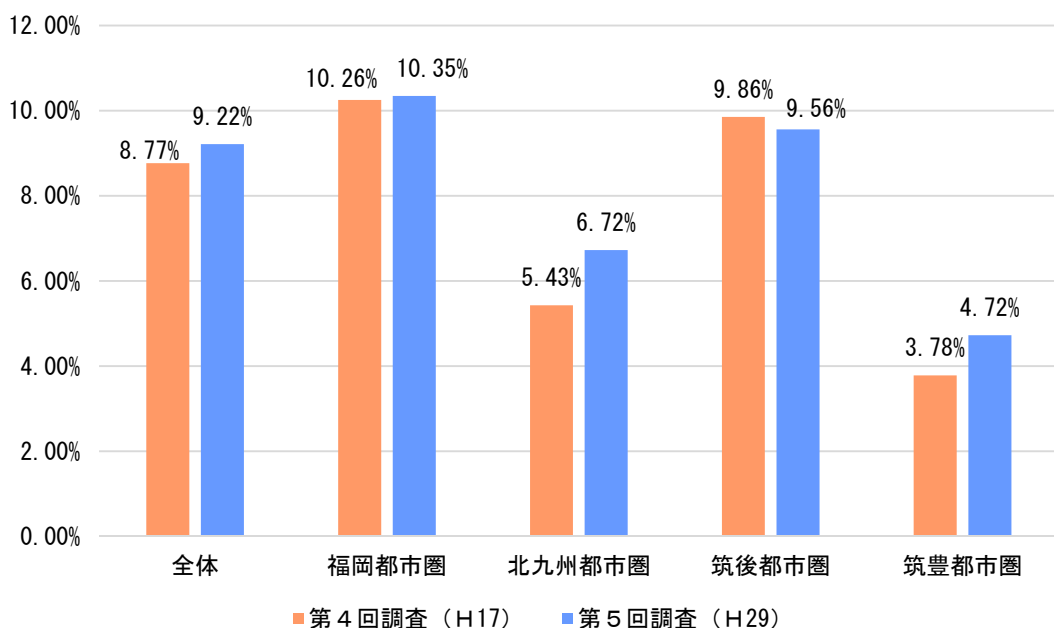
※パーソントリップ調査：人（パーソン）が、ある目的をもって移動（トリップ）する一連の動きを把握する調査

■図表35 地域別の自転車分担率



資料：第5回北部九州圏パーソントリップ調査

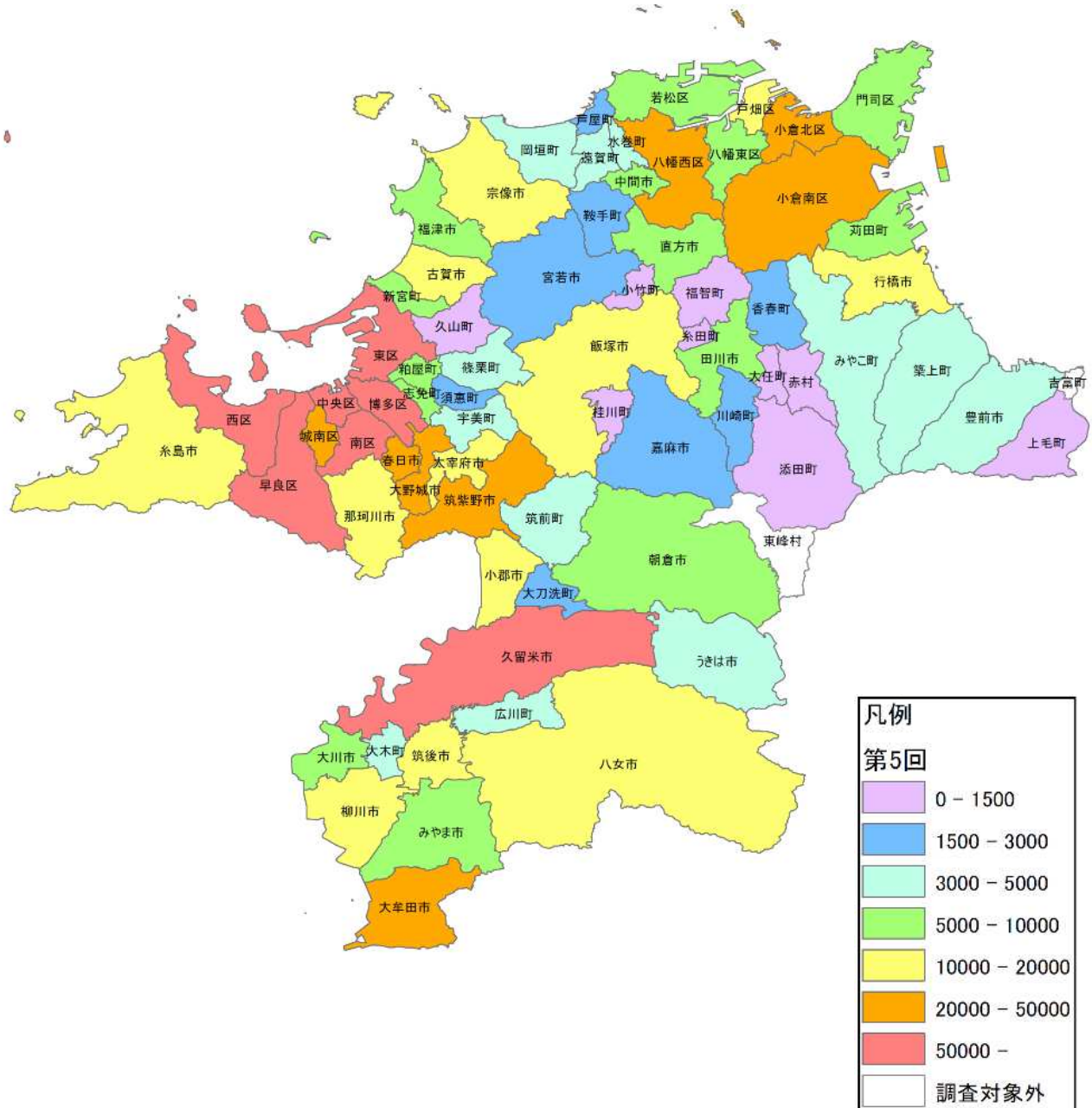
■図表36 地域別の自転車分担率の推移



資料：第4回・第5回北部九州圏パーソントリップ調査

市区町村別の自転車のトリップ数をみると、福岡市や久留米市が5万トリップ以上と自転車の利用が多い一方、筑豊都市圏は、他の都市圏に比べ、自転車利用が少ない傾向にあります（図表 37）。

■図表 37 市区町村別の自転車のトリップ数

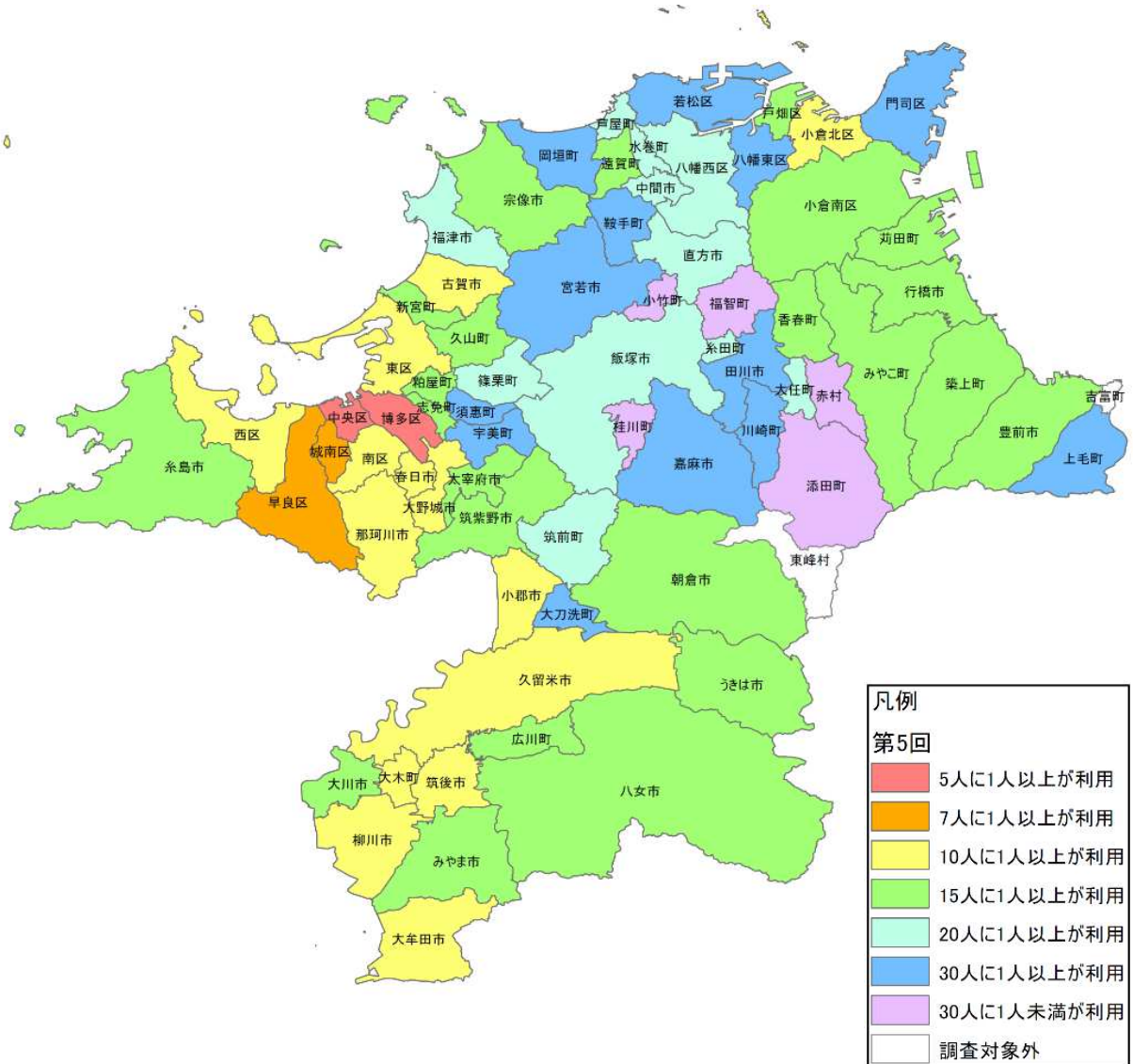


資料：第5回北部九州圏パーソントリップ調査



市区町村別の自転車を利用している人の割合をみると、福岡市博多区及び中央区は5人に1人以上が自転車を利用しているなど、福岡都市圏は自転車を利用している人の割合が多い一方、筑豊都市圏は、他の都市圏に比べ、自転車を利用している人の割合が少ない傾向にあります（図表 38）。

■ 図表 38 市区町村別の自転車を利用している人の割合



資料：第5回北部九州圏パーソントリップ調査結果から推計