

# 第2章 これまでの成果と自転車を取り巻く状況の変化

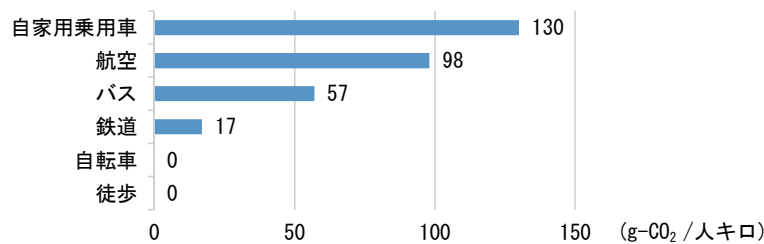
## I 自転車の特徴

### 特徴1 環境に優しい移動手段

自転車は、燃料を使用せず、二酸化炭素等の温室効果ガスを排出しない、環境に優しい乗り物です。短距離移動に適した自転車と公共交通機関の組み合わせによって、自動車の利用を減らすことで、二酸化炭素の削減等が期待されます（図表1）。

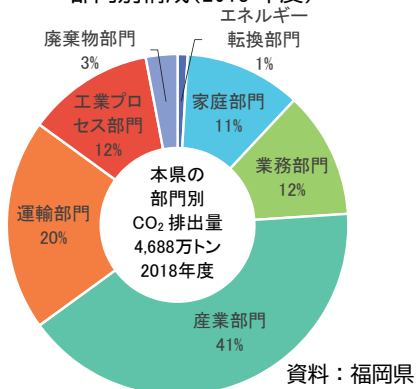
本県では、二酸化炭素排出量の20%を運輸部門が占めており、そのうち86.5%が自動車を発生源としています（図表2、3）。2021（令和3）年度に改定した「福岡県地球温暖化対策実行計画」では、公共交通機関や自転車の利用促進等により、自動車の使用を減らし、運輸部門の二酸化炭素排出削減に取り組むこととしています（図表4）。

■図表1 1人を1km運ぶのに排出されるCO<sub>2</sub>



資料：国土交通省（環境：運輸部門における二酸化炭素排出量）

■図表2 本県の二酸化炭素排出量の部門別構成(2018年度)



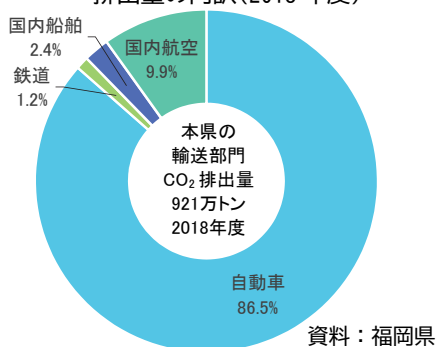
■図表4 本県の温室効果ガス削減目標の部門別削減率

(単位：万t-CO<sub>2</sub>)

部門	年度	2013年度	2018年度		2030年度			
			排出量	2013年度比	特段の対策を講じない場合 排出量	2013年度比	対策を実施した場合 排出量	2013年度比
二酸化炭素		6,100	4,688	-23%	4,512	-26%	3,279	-46%
エネルギー起源		5,402	3,961	-27%	3,861	-29%	2,686	-50%
エネルギー転換部門		65	44	-32%	61	-6%	37	-43%
家庭部門		1,009	497	-51%	486	-52%	323	-68%
業務部門		1,113	585	-47%	612	-45%	468	-58%
産業部門		2,247	1,914	-15%	1,805	-20%	1,258	-44%
運輸部門		969	921	-5%	896	-7%	601	-38%
非エネルギー起源		698	727	4%	651	-7%	593	-15%
工業プロセス分野		613	582	-5%	551	-10%	509	-17%
廃棄物分野		85	145	72%	100	18%	85	0%
メタン		36	33	-9%	30	-16%	30	-16%
一酸化二窒素		44	41	-6%	33	-23%	33	-24%
代替フロン等4ガス		7	8	8%	8	1%	7.5	1%
温室効果ガス排出量 合計		6,187	4,769	-23%	4,583	-26%	3,350	-46%
森林等の吸収源対策による吸収量		-79	-54	-32%	-54	-32%	-54	-32%
<b>排出量 - 吸収量</b>		<b>6,108</b>	<b>4,716</b>	<b>-23%</b>	<b>4,529</b>	<b>-26%</b>	<b>3,296</b>	<b>-46%</b>

資料：福岡県

■図表3 本県の運輸部門二酸化炭素排出量の内訳(2018年度)



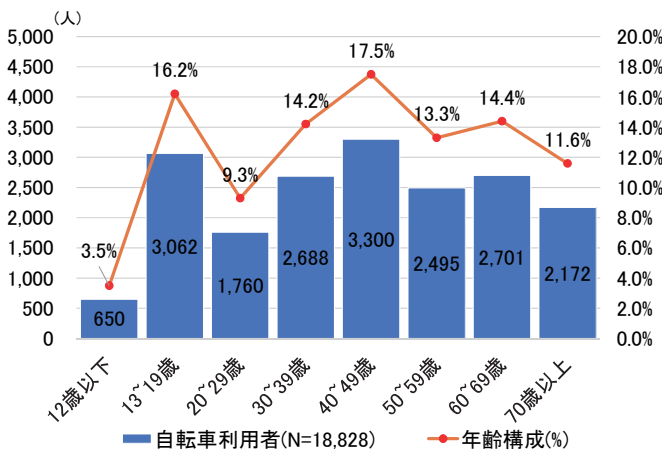
## 特徴2 全ての世代で利用される運動手段

自転車利用者の年齢構成を見ると、40～49歳（17.5%）が最も多く、13～19歳（16.2%）、60～69歳（14.4%）と続き、子どもから高齢者まで、身近に利用できる乗り物であり、幅広い世代で利用されています（図表5）。

スポーツ庁の調査によると、運動を週1回以上実施できなかった理由としては、「仕事や家事が忙しいから」と回答した人が約5割を占めています（図表6）。

日常生活で利用する自転車は、軽い筋トレや水中ウォーキングと同等のエネルギーを消費しています。自転車を通勤や買い物等の日常生活に取り入れることにより、気軽に運動を行うことができます（図表7）。

■図表5 自転車利用者の年齢構成



資料：第5回北部九州圏パーソントリップ調査

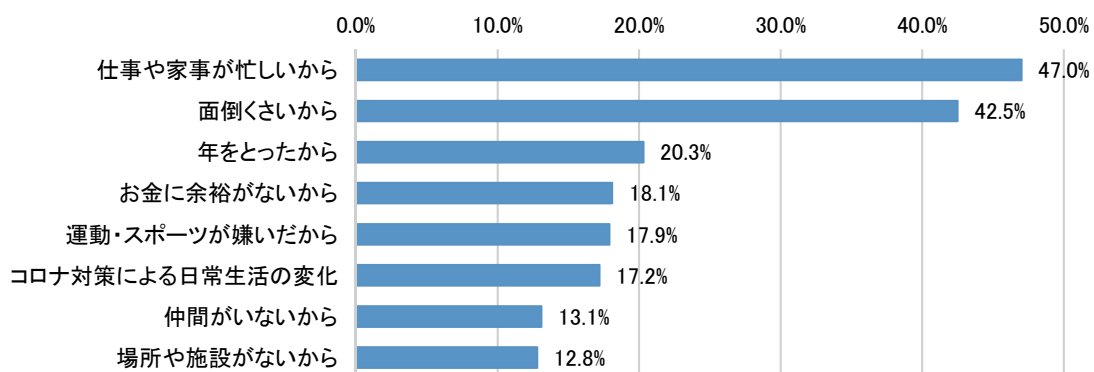
■図表7 身体活動で消費するエネルギー

- 身体活動のメッツ(METs)表 -

運動活動	METs	生活活動
	1	安静に座っている状態(1) デスクワーク(1.5)
ヨガ・ストレッチ(2.5)	2	料理、洗濯(2.0)
ウォーキング(3.5) 軽い筋トレ(3.5)	3	犬の散歩(3.0) 掃除機かけ(3.3) 風呂掃除(3.5)
水中ウォーキング(4.5)	4	自転車(4.0) ゆつくり階段上る(4.0) 通勤や通学(4.0)
かなり速いウォーキング(5.0)	5	動物と活発に遊ぶ(5.3) 子どもと活発に遊ぶ(5.8)
山登り(6.5)	6	
ジョギング(7.0)	7	
サイクリング(8.0)	8	階段を速く上る(8.8)
なわとび(12.3)	12	

資料：スポーツ庁

■図表6 運動を週1回以上実施できなかった、または直近1年間に運動を実施しなかった理由



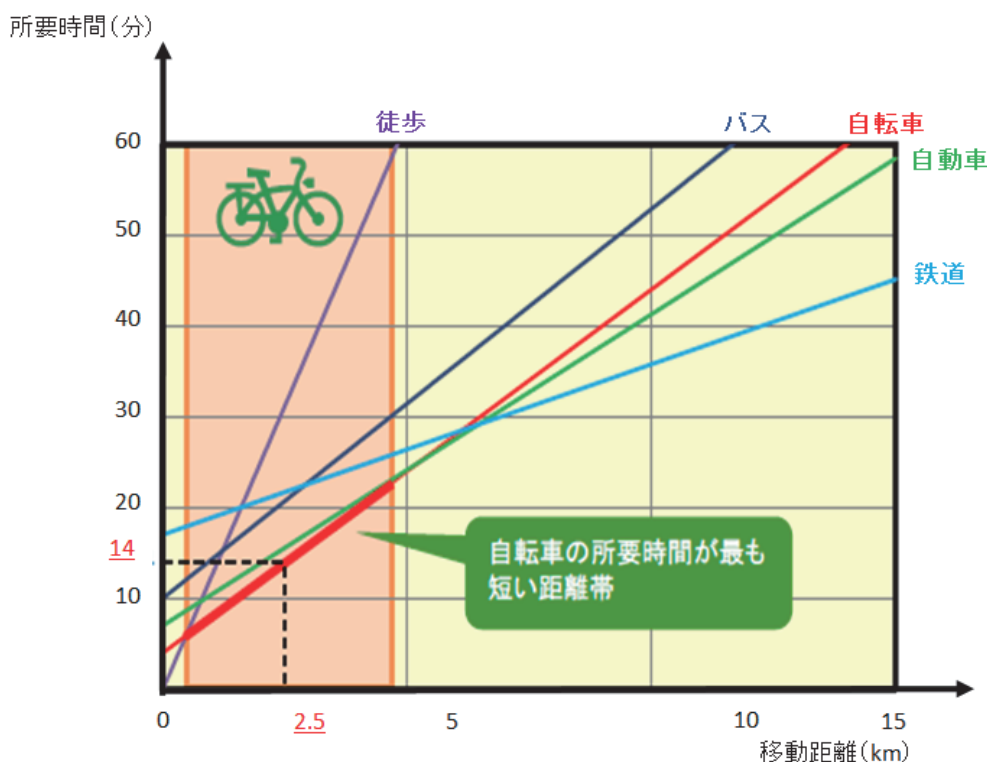
資料：スポーツ庁（スポーツの実施状況等に関する世論調査（2020年度））

### 特徴3 5 km 以内の短距離では、最も効率的な移動手段

自転車と他の交通手段の移動距離と所要時間を比較すると、5 km 以内の近距離では、自転車の時間効率が最も高くなっています（図表8）。これは、自動車やバス、鉄道は、実際に乗車して移動を開始するまでに時間がかかるのに比べ、自転車はすぐに乗車し、移動できることによるものです。このように、自転車は、近所への買い物等、近距離の移動に大変有効な交通手段です。

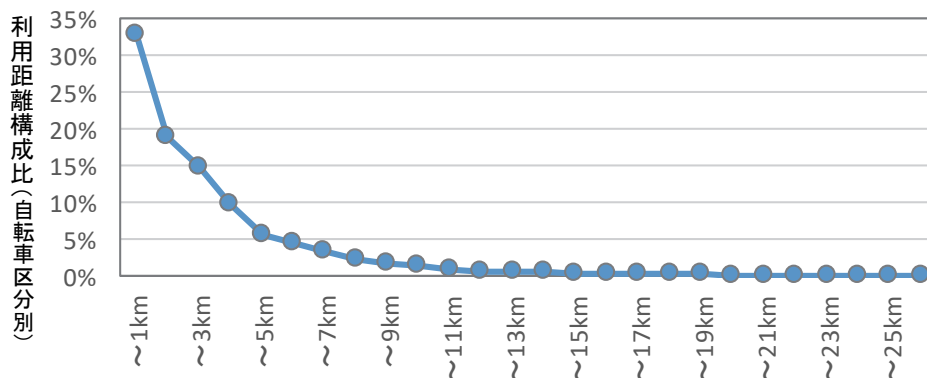
また、自転車の利用距離構成比を見ても、大半が5 km 以内の近距離での利用となっています（図表9）。

■図表8 交通手段別の移動距離と所要時間の関係



資料：国土交通省

■図表9 自転車の利用距離構成比



資料：第5回北部九州圏パーソントリップ調査

## Ⅱ これまでの成果

「福岡県自転車活用推進計画」の各施策について、関連する指標をもとに、これまでの成果を取りまとめました。

### 【目標 1】 自転車を快適に利用できるまちづくり

- (1) 市町村が地域の実情に応じた自転車通行空間の整備や自転車の活用を推進できるよう、市町村道路担当者に向けた研修会の開催や、計画策定委員会への参画等、市町村の「自転車ネットワーク計画」及び「自転車活用推進計画」の策定を支援しました（図表 10）。
- (2) 良好な自転車通行空間の確保に向け、直方北九州自転車道線や遠賀宗像自転車道線における自転車道の整備、一丁田久留米停車場線等における矢羽根、ピクトグラムによる路面表示等、自転車通行空間の整備を実施しました（図表 11、12）。
- (3) 安全な自転車通行空間の確保に向け、自転車専用通行帯の整備路線 21 路線について、駐車監視員活動ガイドラインの重点路線に指定し、違法駐車取締りを実施するとともに、交通状況等に応じて、自転車横断帯を撤去しました。
- (4) 放置自転車対策として、交通安全講習会やキャンペーン等を通じた駐輪場利用の広報啓発、在留外国人や国外からの観光客に対する自転車交通ルールの周知啓発等の取組により、県内の放置自転車台数は年々減少しています（図表 13、14）。
- (5) シェアサイクル<sup>※</sup>等の普及促進のため、県内のシェアサイクルやレンタサイクル<sup>※</sup>の情報を県ホームページで発信するとともに、2021（令和 3）年 4 月に県庁舎にシェアサイクルポート<sup>※</sup>を設置しました（図表 15）。

※ シェアサイクル：複数の自転車貸出場所が設置され、どの貸出場所でも貸出・返却が可能な貸出自転車

※ レンタサイクル：自転車貸出場所と返却場所が同一の場所で、目的地まで往復利用する貸出自転車

※ シェアサイクルポート：シェアサイクルの貸出・返却場所

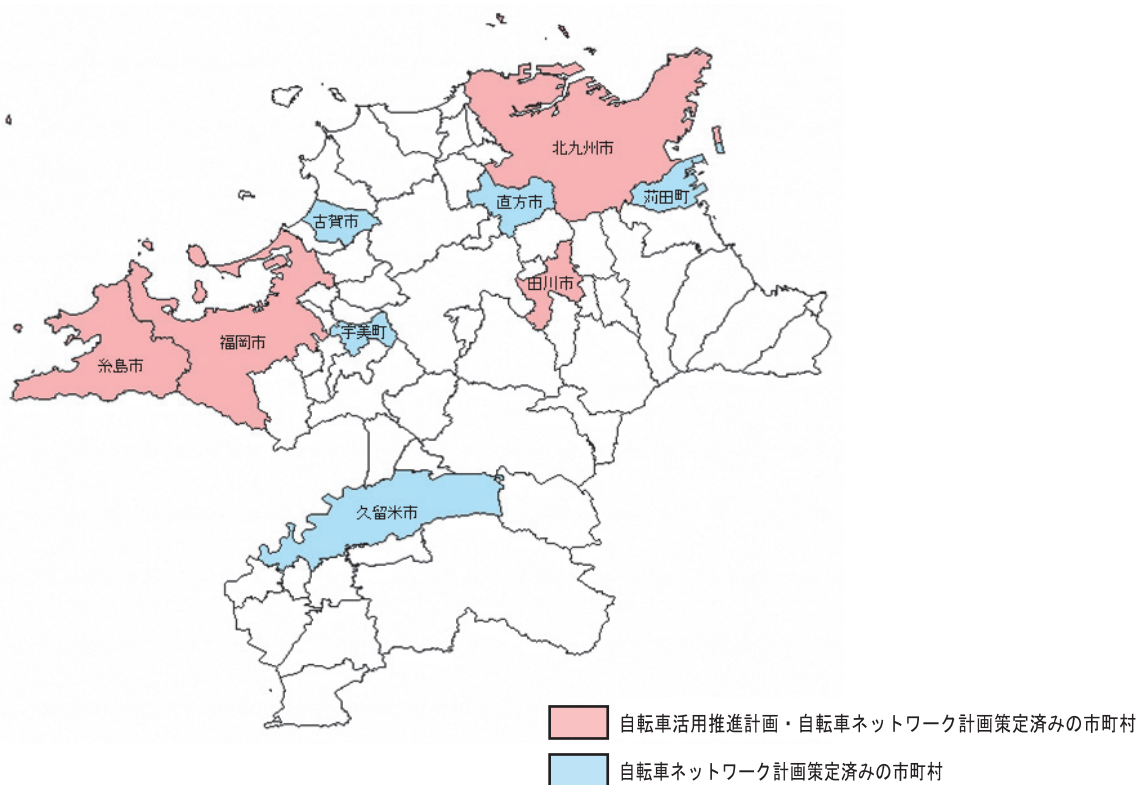
### ○福岡県自転車活用推進計画の進捗状況

【進捗が遅れているもの】

指 標	当初値 (平成 30 年度)	目標値 (令和 3 年度)	実績値 (令和元年度)	実績値 (令和 2 年度)
自転車ネットワーク計画の策定市町村数	5 市町村	15 市町村	9 市町村	9 市町村



■図表 10 県内の自転車ネットワーク計画及び自転車活用推進計画の策定状況（2021年3月末時点）



資料：福岡県

■図表 11 県内の自転車通行空間の整備事例

直方北九州自転車道線

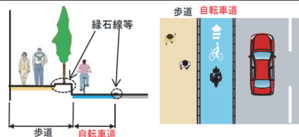




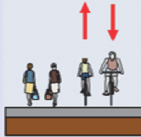


一丁目久留米停車場線



資料：福岡県

■図表 12 歩行者との通行空間が分離された自転車道等の整備延長

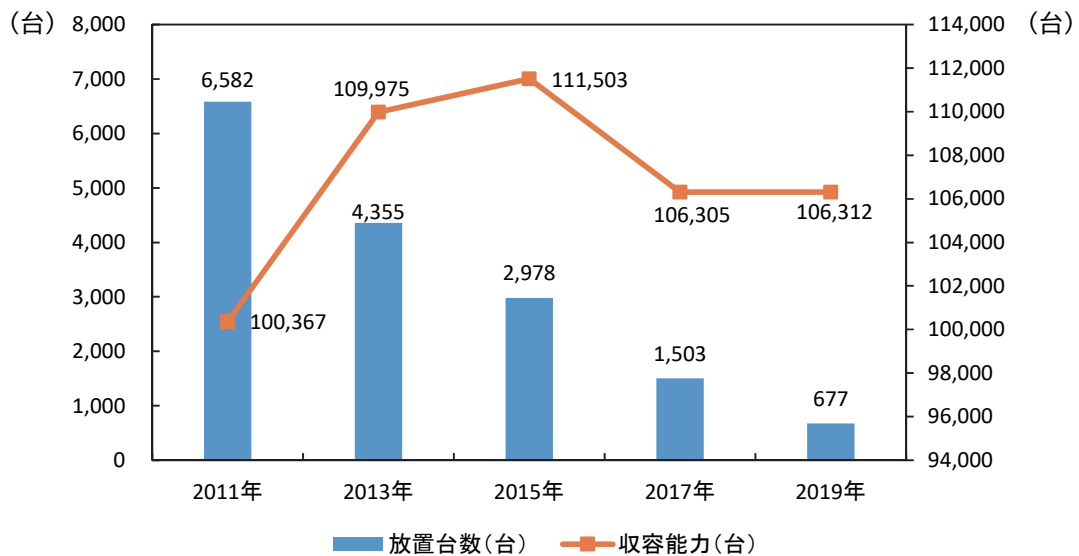
整備形態	整備イメージ	福岡県	全国
① 自転車道		約 6 km	約 160 km
② 自転車専用通行帯		約 39 km	約 540 km
③ 自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)		約 100 km	約 2,150 km
④ 自転車専用道路		約 0 km	約 80 km
自転車、歩行者、自動車が分離された通行空間距離の合計(①~④)		約 145 km	約 2,930 km
⑤ 自転車歩行者道内に自転車通行位置の明示された道路		約 54 km	—
⑥ 独立して設けられた自転車歩行者専用道路		約 172 km	—
自転車通行空間距離の合計(①~⑥)		約 371 km	—
道路の総延長		約 39,123 km	約 1,281,794 km

※ 県内の自転車の通行空間延長は 2021 年 4 月 1 日時点、道路の総延長は 2020 年 3 月 31 日時点

※ 全国の自転車の通行空間延長及び道路の総延長は 2020 年 3 月 31 日時点

資料：国土交通省、福岡県

■図表 13 県内の自転車等駐車場の収容台数と放置台数



資料：国土交通省（駅周辺における放置自転車等の実態調査の集計結果）

■図表 14 外国人向け自転車交通ルール周知パンフレット



資料：福岡県

■図表 15 県内のシェアサイクル導入の状況



資料：福岡県

## 【目標2】 自転車を活用したスポーツ活動と健康づくりの推進

- (1) あさくらサイクルフェスティバル等、県内各地において、自転車競技の経験者から未経験者まで幅広い層が参加できる自転車のイベント等を開催し、自転車の魅力を体験する機会を提供しました（図表16）。
- (2) 自転車通勤を推進するため、企業の労務担当者向けに、自転車通勤による健康づくりや自転車通勤導入企業の事例等を紹介する「自転車通勤推進企業応援セミナー」を開催するとともに、自転車通勤の楽しさをPRするための動画を制作し、動画配信サイトで配信しました（図表17、18）。
- (3) 九州地域戦略会議において、九州、山口の官民が一体となり、国際的な自転車イベント「ツール・ド・九州」の開催について検討を開始しました。その結果、国際自転車競技連合認定の国際サイクルロードレース※「ツール・ド・九州2023」及びサイクリング周遊型旅行商品「ディスカバー九州」の併催により、2023（令和5）年10月に第1回大会の開催が決定しました（図表19）。

※ ロードレース：一般道を使い、全選手が一斉にスタートして着順を競うレース

### ○福岡県自転車活用推進計画の進捗状況

【進捗が遅れているもの】

指 標	当初値 (平成30年度)	目標値 (令和3年度)	実績値 (令和元年度)	実績値 (令和2年度)
県や市町村等が行う自転車の魅力を体験する機会の提供回数（イベント開催数）	13回/年度	20回/年度	13回/年度	4回/年度

■図表16 県内の主な自転車イベント

イベント名	実施場所	イベント名	実施場所
くるめ緑の祭典 緑のサイクリング	久留米市	五感で感じよう豊前の秋	豊前市
久留米サイクルファミリーパークフェスタ	久留米市	ツール・ド・KAMA	飯塚市、嘉麻市、桂川町
サイクルチャレンジくるめ	久留米市	あさくらサイクルフェスティバル	朝倉市、筑前町、東峰村
久留米ロゲイニング	久留米市	健康スポーツフェスタなかがわ	那珂川市
五感で感じよう豊前	豊前市	英彦山サイクルタイムトライアル大会	添田町

資料：福岡県



■図表 17 自転車通勤推進企業応援セミナー

資料：福岡県

■図表 18 自転車通勤 PR 動画



自転車通勤いかがですか？

『楽しい自転車通勤ライフ～あるサラリーマンの自転車通勤への挑戦～』

資料：福岡県

■図表 19 ツール・ド・九州の概要

ツール・ド・九州		
名称	ツール・ド・九州 2023	ディスカバー九州
形態	UCI※認定の国際サイクルロードレース	サイクリング周遊型旅行商品
参加者	160名(招聘選手・スタッフ)	100名～200名(諸手配状況に応じて可変)
目的と役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>●核イベントの位置づけ</li> <li>●観客動員による経済波及効果</li> <li>●サイクルスポーツ人口の底上げ</li> <li>●スポーツツーリズムの推進</li> <li>●対欧米マーケットへの情報発信</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●広域連携の独自型サイクルルート確立</li> <li>●サイクリングインフラの整備促進</li> <li>●ナショナル・サイクルルート認定</li> <li>●観光「コト消費」促進の為にコンテンツ作り</li> <li>●国内外のレジャーサイクリストへの情報発信</li> </ul>
実施主体	「ツール・ド・九州 2023」実行委員会	「ディスカバー九州」推進委員会
参画行政	特定の行政(県)*自主的な参画	九州、山口9県の行政(県)

※ UCI：国際自転車競技連合

資料：第39回九州地域戦略会議



### 【目標3】 自転車を活用した観光振興と地域の活性化

- (1) 国、県、市町村、観光協会、民間事業者等で組織される「福岡県サイクルツーリズム推進協議会」において、複数の市町村をつなぐ福岡県広域サイクリングルート※を設定しました（図表 20）。
- (2) 自転車に乗る人が気軽に立ち寄れ、各種サービスの提供を受けられることができる飲食店、観光施設、自転車販売店等を「福岡サイクルステーション」として認定するとともに、自転車の客室への持ち込み等、サイクリスト※が快適に宿泊できる施設を「サイクリストに優しい宿」として認定しました（図表 21）。
- (3) 福岡県広域サイクリングルートの魅力を高めるため、「直方・宗像・志賀島ルート」の岡垣エリアに、豊かで美しい自然景観とアートを融合させた「防波堤アート」を制作しました（図表 22）。
- (4) 九州・山口を挙げてサイクルツーリズム※を推進するため、九州・山口各県と経済界で組織する「九州・山口サイクルツーリズム推進委員会」を2020（令和2）年度に設立し、県域を跨ぐ4つの広域推奨ルート「九州・沖縄・山口一周ルート」、「九州北部横断ルート」、「九州南部横断ルート」、「有明海一周ルート」を設定し、ルート情報を掲載したサイクルマップを作成しました（図表 23）。

※ 福岡県広域サイクリングルート：県内におけるサイクリストの周遊を促し、各地域での観光消費の拡大を目指すことを目的に設定した、本県における推奨ルート。

国、県、市町村、観光協会、民間事業者等から組織される、「福岡県サイクルツーリズム推進協議会」において設定したもので、複数の市町村を跨ぐルートを、県内に全10ルート設定している。

※ サイクリスト：自転車に乗って走ることを楽しむ人。

※ サイクルツーリズム：「サイクリング・自転車」と「観光・旅行」を組み合わせたもので、自転車に乗りながら、地域の自然や地元の人々、食事や温泉といったあらゆる観光資源を五感で感じ、楽しむことを目的とした旅行のこと。

### ○福岡県自転車活用推進計画の進捗状況

【順調な進捗と評価できるもの】

指 標	当初値 (平成30年度)	目標値 (令和3年度)	実績値 (令和元年度)	実績値 (令和2年度)
県内のサイクルツーリズムモデルルート数	5ルート	10ルート	10ルート	10ルート
サイクルステーションの設置数	0箇所	200箇所	178箇所	226箇所

■図表 20 福岡県広域サイクリングルート



※2021年12月末時点  
資料：福岡県

第2章

これまでの成果と自転車を取り巻く状況の変化

■図表 21 福岡サイクルステーション

自転車に乗る人の気軽な休憩スポット

福岡サイクルステーション

**FUKUOKA CYCLE STATION**

**F CYCLE FUKUOKA**

CYCLE & TRAIL FUKUOKA

福岡サイクルステーションとは  
自転車に乗る人が気軽に立ち寄り、各種サービスの提供を受けられることができる施設  
※各種サービス、料金は施設ごとに異なります。詳細は各ステーションの案内板をご覧ください。  
※利用料金、料金は各施設ごとに異なります。詳細は各施設の案内板をご覧ください。

**提供サービスのアイコン解説**

サイクリングスタンド  
スポーツサイクルを展示できるスペースが設けられています。

空気入れ  
空気ポンプの貸出・貸入の貸出・貸入の貸入が可能です。

トイレ  
トイレの貸出・貸入の貸出・貸入が可能です。

飲料水補給  
飲料水の貸入・貸出の貸出・貸入が可能です。

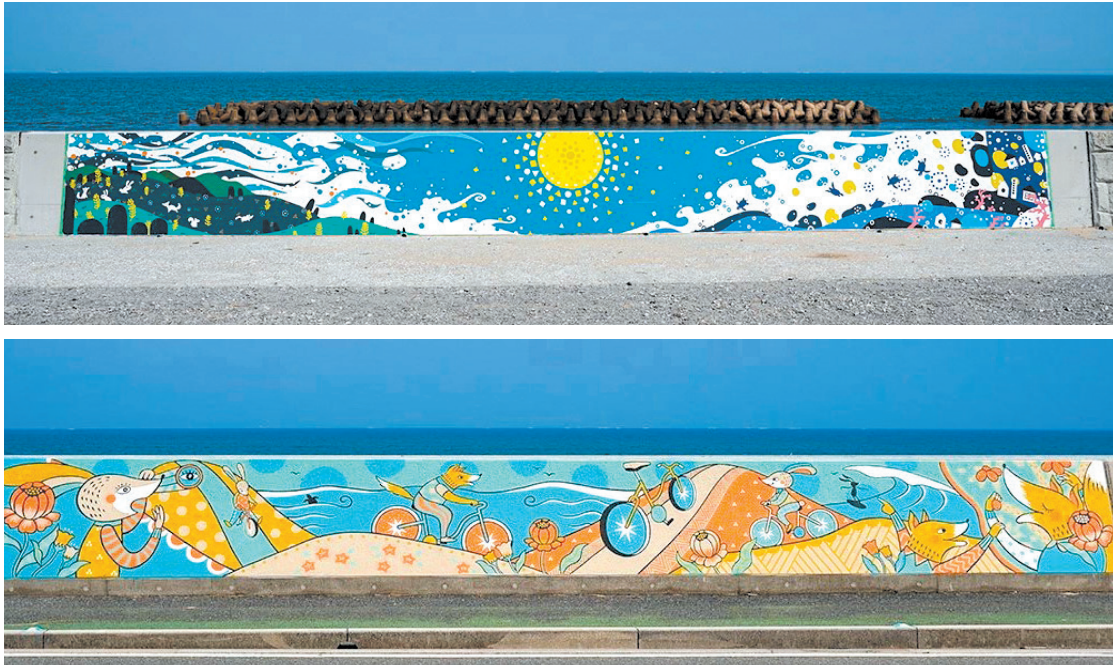
自転車ステーションに関する問い合わせ  
福岡県企業・社会福祉交流協会の福岡県自転車普及推進課  
福岡県自転車普及推進課

自転車の安全で適正な利用に関する問い合わせ  
福岡県人づくり・暮らし生活安全課

資料：福岡県

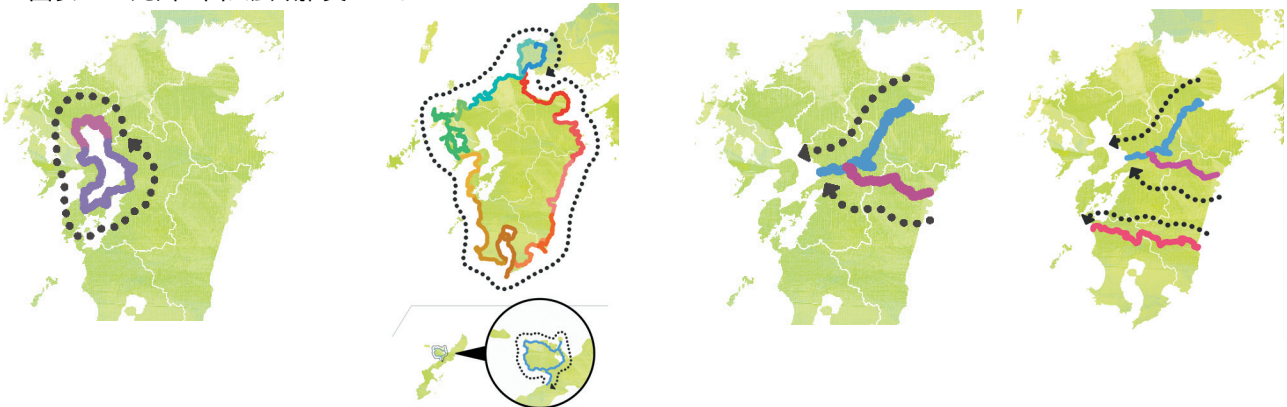


■図表 22 「直方・宗像・志賀島ルート」の防波堤アート



資料：福岡県

■図表 23 九州・山口広域推奨ルート



「有明海一周ルート」

(走行距離数) 約 356km

(ルート概要)

福岡県大牟田市-佐賀県太良町-  
長崎県諫早市-熊本県荒尾市

「九州・沖縄・山口一周ルート」

(走行距離数) 約 2,476km

(ルート概要)

福岡県北九州市門司区-大分県別府市-  
宮崎県延岡市-宮崎県宮崎市-  
宮崎県串間市-鹿児島県南大隅町-  
鹿児島県指宿市-鹿児島県長島町-  
熊本県天草市-長崎県長崎市-  
長崎県松浦市-佐賀県伊万里市-  
佐賀県唐津市-福岡県糸島市-  
福岡県北九州市門司区-山口県下関市-  
山口県長門市-山口県下関市  
・沖縄県名護市

「九州北部横断ルート」

(走行距離数) 約 328km

(ルート概要)

大分県別府市-熊本県熊本市  
・宮崎県延岡市-熊本県益城町

「九州南部横断ルート」

(走行距離数) 約 198km

(ルート概要)

宮崎県宮崎市-  
鹿児島県阿久根市

資料：福岡県

## 【目標4】 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

- (1) 自転車を安全で適正に利用するため、受講者の年齢に応じて、VR（デジタル技術を活用した仮想現実）や自転車シミュレーター等を活用した参加・体験・実践型の安全教育を行うとともに、教育機関等の自主的な教育を促進するため、教職員等に対し自転車安全教育指導者講習会を実施しました（図表 24）。
- (2) 県、市町村、警察、関係機関等が連携して、「自転車安全利用五則」等の交通ルール、自転車の点検整備の重要性、自転車事故の加害者になった場合のリスク、自転車保険への加入義務等の周知に係る広報啓発活動に取り組みました（図表 25）。
- (3) 交通違反に対する積極的な指導取締りを推進するとともに、悪質・危険な交通違反に対する確実な検挙措置を実施しました。

### ○福岡県自転車活用推進計画の進捗状況

【順調な進捗と評価できるもの】

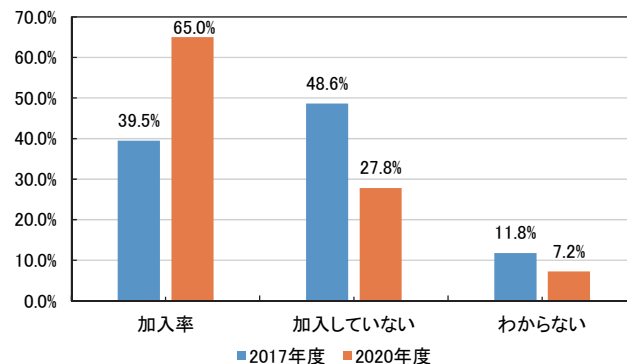
指標	当初値 (平成30年)	目標値 (令和3年)	実績値 (令和元年)	実績値 (令和2年)	実績値 (令和3年)
自転車関連事故の発生件数	4,383件	4,000件	4,068件	3,280件	3,270件

■図表 24 自転車シミュレーター



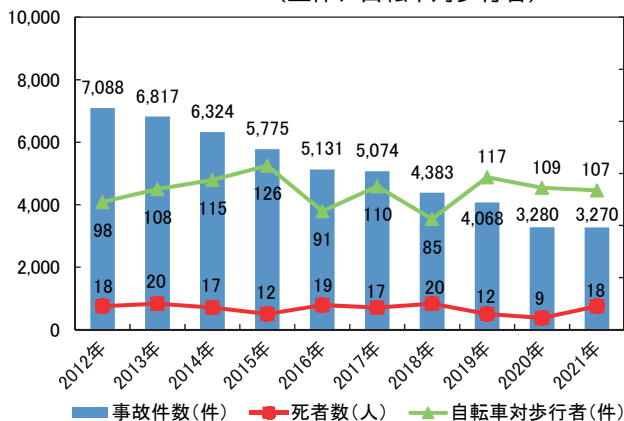
資料：福岡県警察本部

■図表 25 自転車保険の加入割合の変化



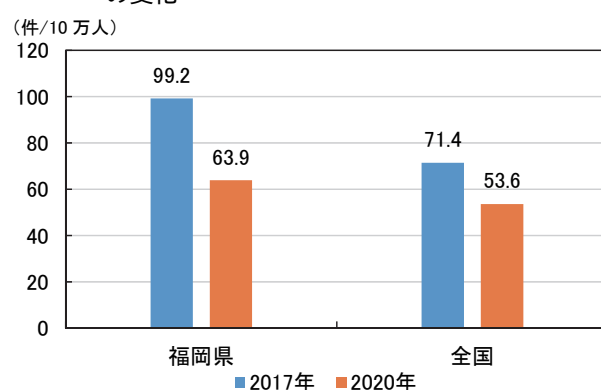
資料：福岡県（2020年度第5回県政モニターアンケート）

■図表 26 本県の自転車による事故発生件数  
(全体、自転車対歩行者)



資料：福岡県警察本部（交通事故統計資料）

■図表 27 人口10万人あたりの自転車事故発生件数の変化



資料：福岡県警察本部（交通事故統計資料）、警察庁（交通事故の発生状況）をもとに作成

### 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

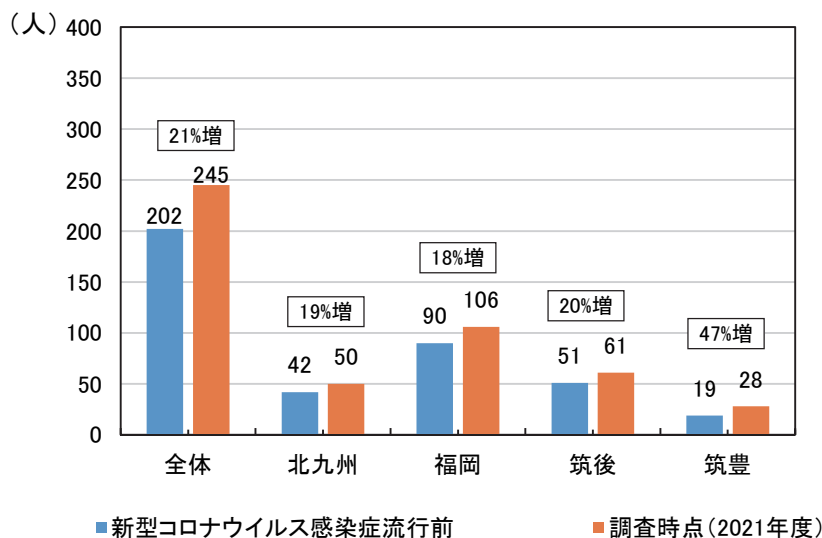
新型コロナウイルス感染症が拡大し、人々の生活様式や交通行動にまで影響を及ぼしています。

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等、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。

2021（令和3）年度に実施した「福岡県自転車利用に関するアンケート調査」によると、通勤時における自転車の利用者数は、新型コロナウイルス感染症流行前に比べ、全体で約2割増加しています。また、地域別にみても、全ての地域において増加傾向にあります（図表28）。

さらに、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サービスへの需要が高まっている中、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28 通勤時における自転車の利用者数の変化



資料：福岡県（福岡県自転車利用に関するアンケート調査）



## 2 「自転車条例」「道路構造条例」の改正

本県では、2017（平成29）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、自動車が交通ルールを守り、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2020（令和2）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29）。

また、2012（平成24）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、2019（令和元）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30）。

■図表29 自転車条例チラシ



資料：福岡県

■図表30 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
<p>【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<b>帯状の車道の部分</b></p> <p>【構造】 <b>幅員 1.5m以上</b> (やむを得ない場合は1.0mまで縮小可)</p>	<p>【定義】 専ら自転車の通行の用に供するために、<b>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</b></p> <p>【構造】 <b>幅員 2.0m以上</b> (やむを得ない場合は1.5mまで縮小可)</p>

※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

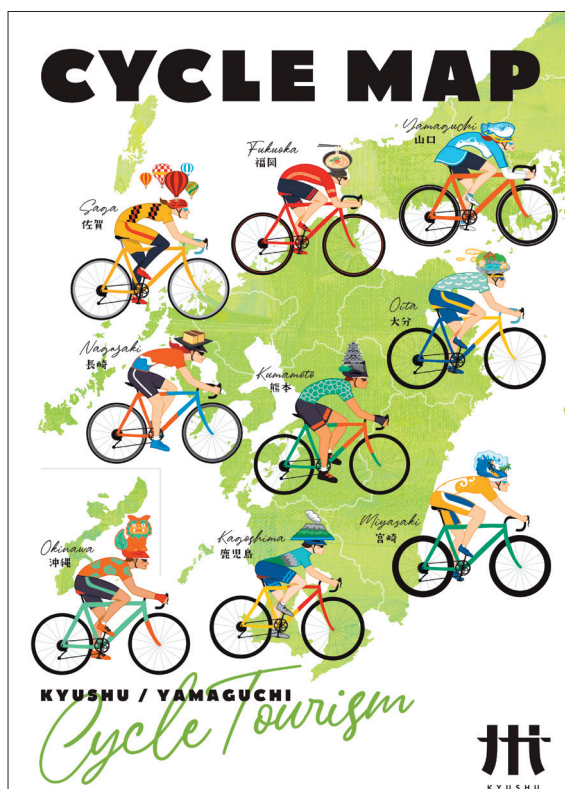
### 3 九州各県連携の取組

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等、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。

2020（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4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31）。

また、2020（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自転車イベント「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ロードレースと、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32）。

■図表31 九州・山口サイクルマップ 表紙



資料：福岡県

■図表32 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

2017（平成29）年度に自転車活用推進法が施行され、国は、2018（平成30）年6月に2020（令和2）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2021（令和3）年5月に策定しました（図表33）。

■図表33 第2次自転車活用推進計画（国）の目標と第2次福岡県自転車活用推進計画の目標

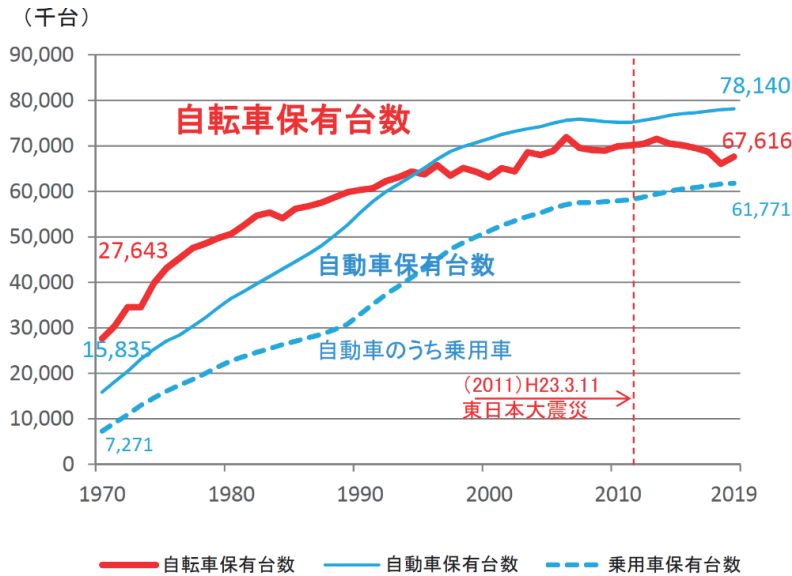
	第2次自転車活用推進計画（国）の目標	第2次福岡県自転車活用推進計画の目標
目標1	自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成	自転車を快適に利用できるまちづくり
目標2	サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現	自転車を活用したスポーツ活動と健康づくりの推進
目標3	サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現	自転車を活用した観光振興と地域の活性化
目標4	自転車事故のない安全で安心な社会の実現	自転車・歩行者・自動車が安全に通行する社会づくりの推進

## IV 自転車の利用状況

我が国における自転車保有台数は、2019（令和元）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34）。

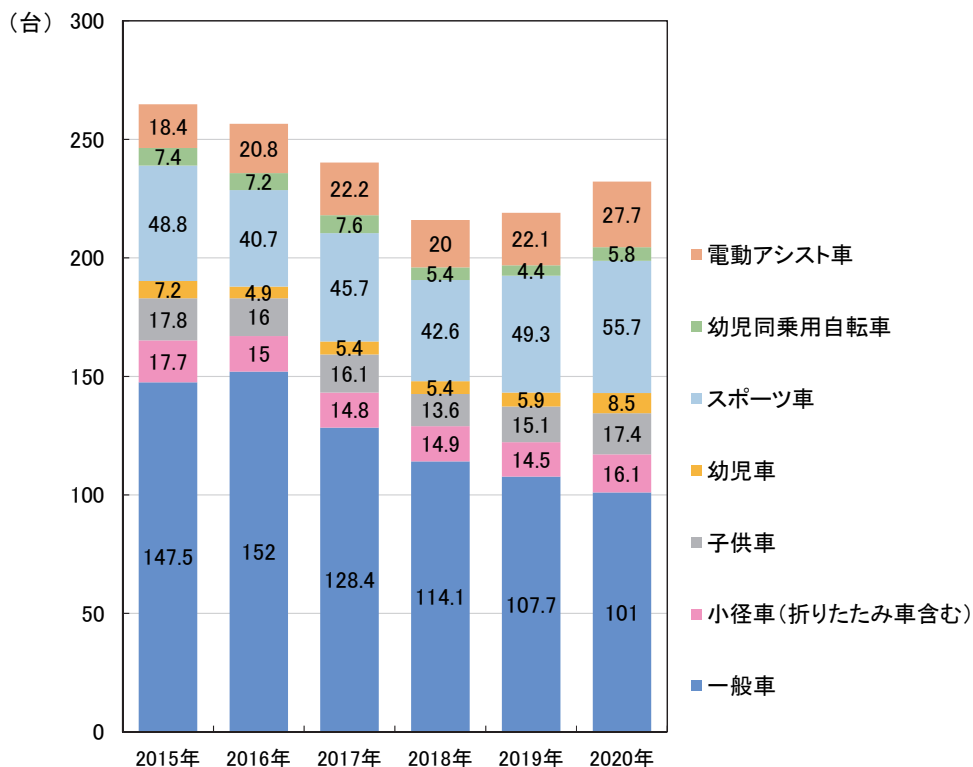
自転車の販売台数を車種別にみると、一般車の販売台数は減少していますが、スポーツ車や電動アシスト車は増加傾向にあります（図表35）。

■図表34 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35 車種別販売台数の推移（1店舗あたり）



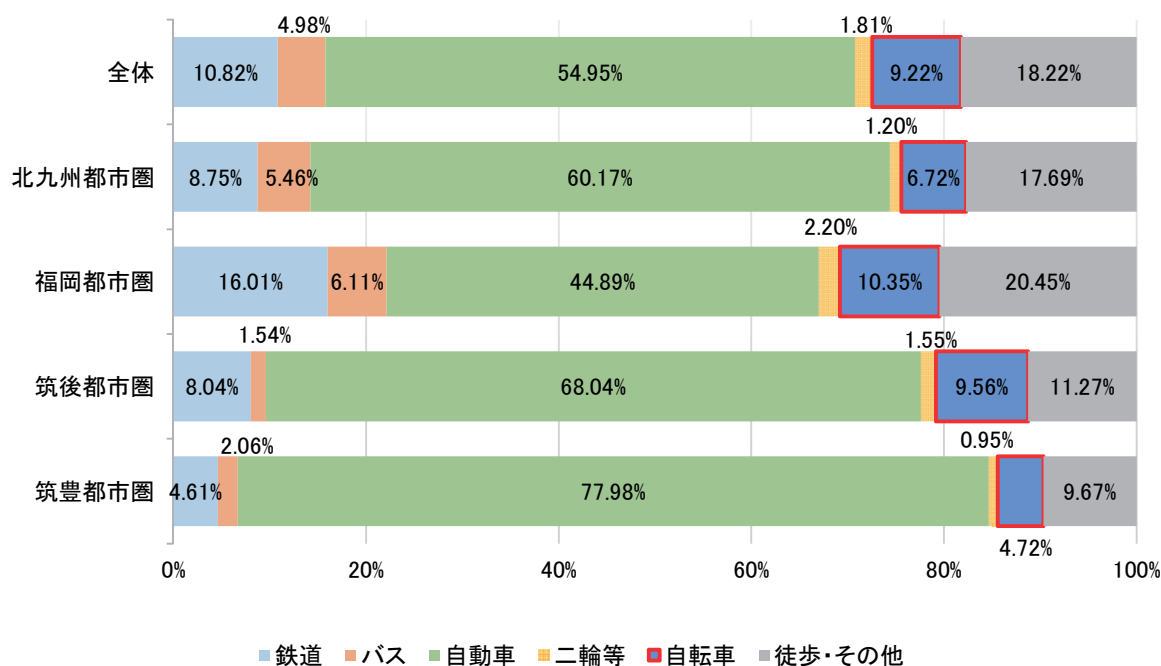
資料：（一財）自転車産業振興協会 自転車国内販売動向調査

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36）。

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37）。

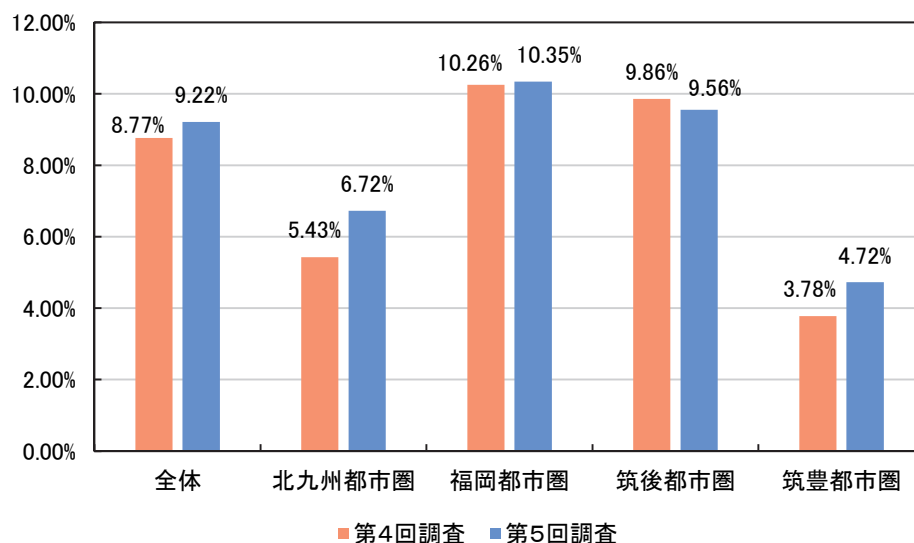
※パーソントリップ調査：人（パーソン）が、ある目的をもって移動（トリップ）する一連の動きを把握する調査

■図表36 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37 地域別の自転車分担率の推移

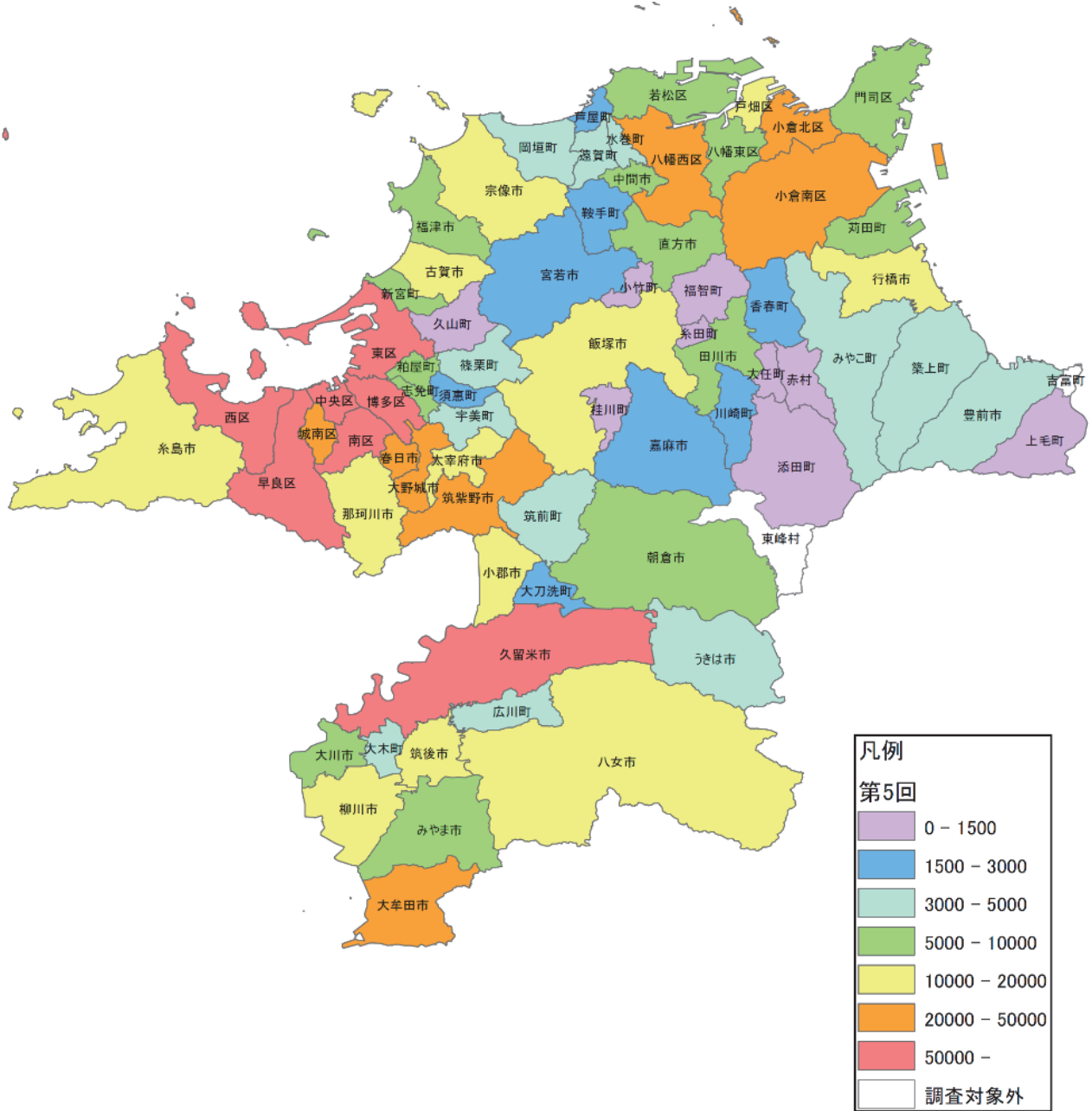


資料：第4回・第5回北部九州圏パーソントリップ調査



市区町村別の自転車のトリップ数を見ると、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 38）。

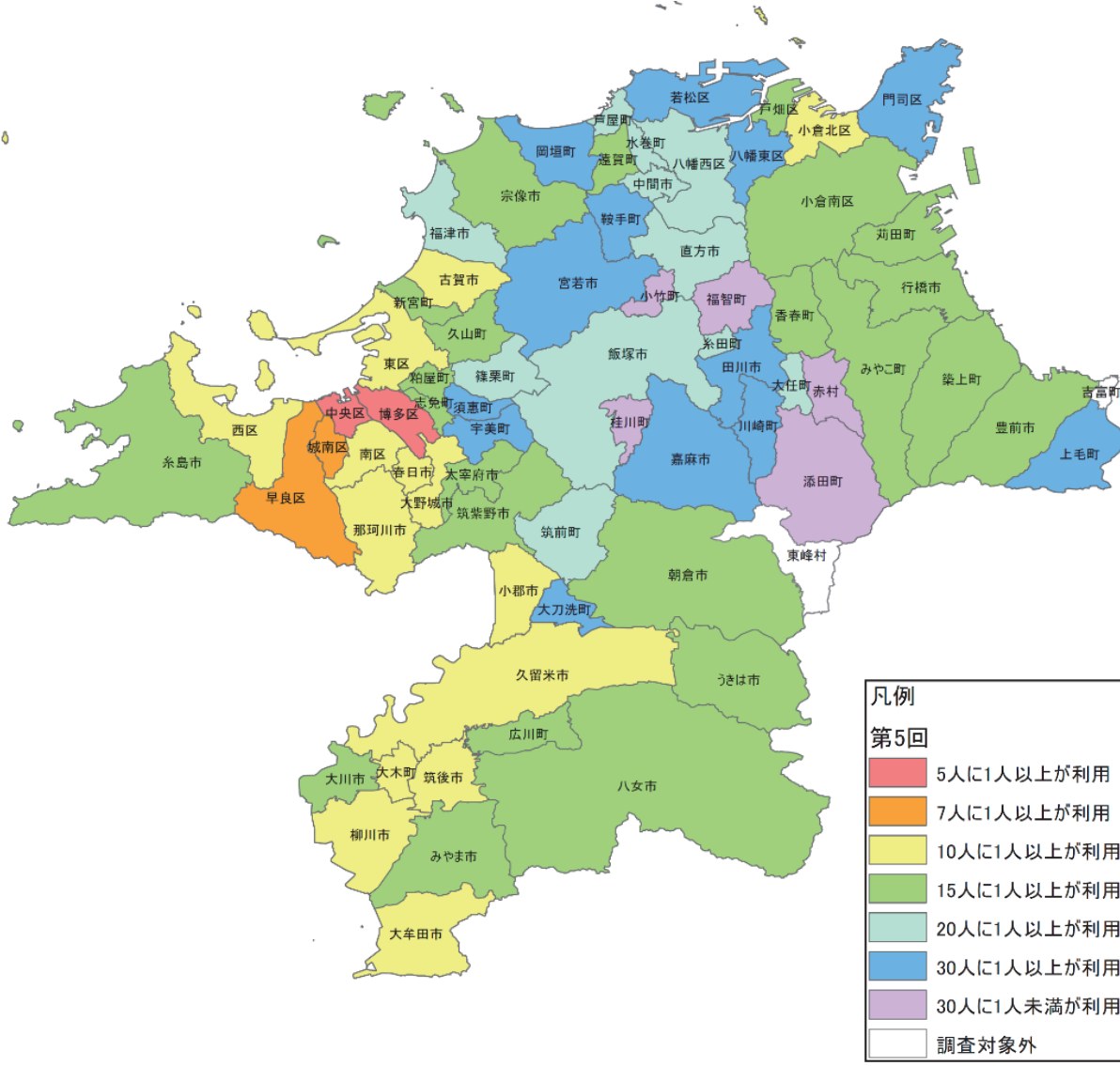
■図表 38 市区町村別の自転車のトリップ数



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等、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 39）。

■図表 39 市区町村別の自転車を利用している人の割合



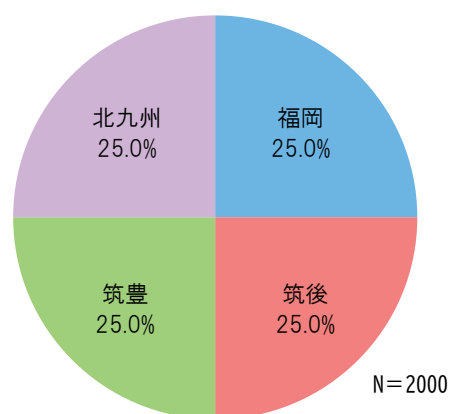
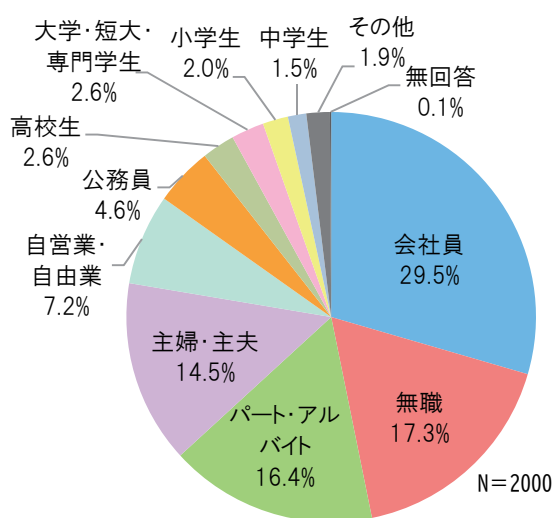
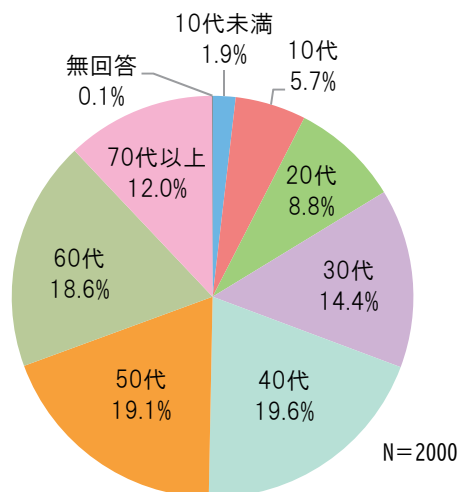
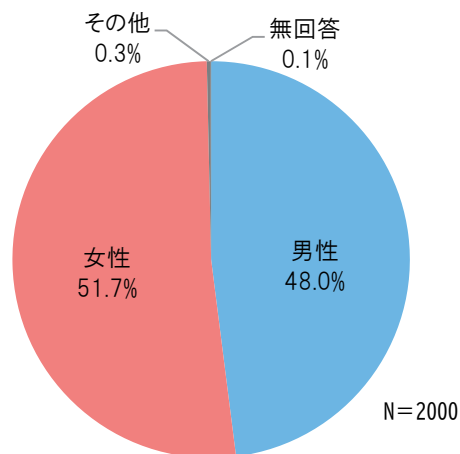
資料：第5回北部九州圏パーソントリップ調査結果から推計

## V 福岡県自転車利用に関するアンケート調査

### 【調査概要】

- 調査地域 福岡県内
- 調査対象 県内の18歳以上の居住者  
(ただし、回答者本人が自転車を利用しておらず、家族が自転車を利用している場合は、18歳未満の家族も含め、その家族を調査対象とする)
- 標本抽出方法 層化二段無作為抽出法
- 調査手法 WEBによる調査と郵送配布による調査
- 調査期間 2021(令和3)年8~10月
- 回答数 2,000人

■図表40 回答者の構成



※ 調査結果における「前回調査」とは、2019(平成31)年3月「福岡県自転車利用環境に関するアンケート調査」を指します。

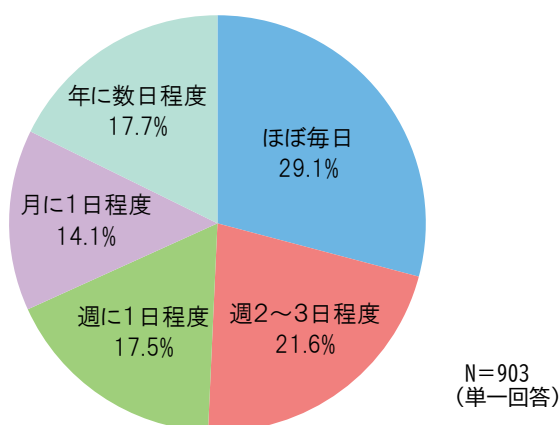
※ 集計は小数点以下第2位を四捨五入しているため、回答比率の合計が100%にならない場合があります。

## 1 自転車の利用状況

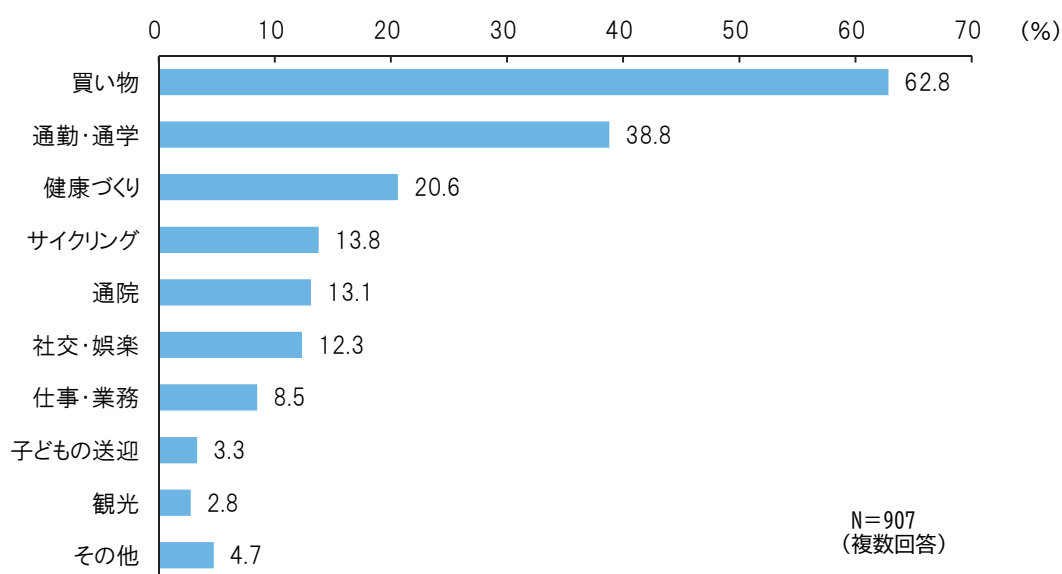
自転車の利用頻度は、約3割が「ほぼ毎日 (29.1%)」、約2割が「週2～3日程度 (21.6%)」となっており、半数以上が高い頻度で利用しています。

利用目的は、「買い物 (62.8%)」が最も高く、次いで「通勤・通学 (38.8%)」、「健康づくり (20.6%)」となっています。

■図表 41 自転車の利用頻度



■図表 42 自転車を利用する目的



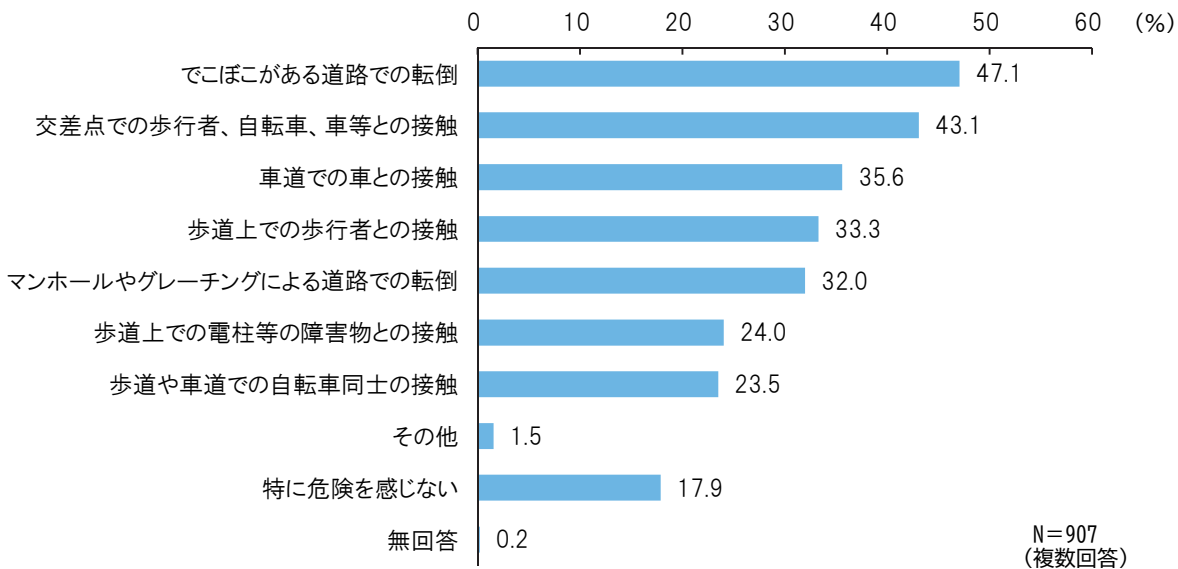


## 2 自転車の通行に関する状況

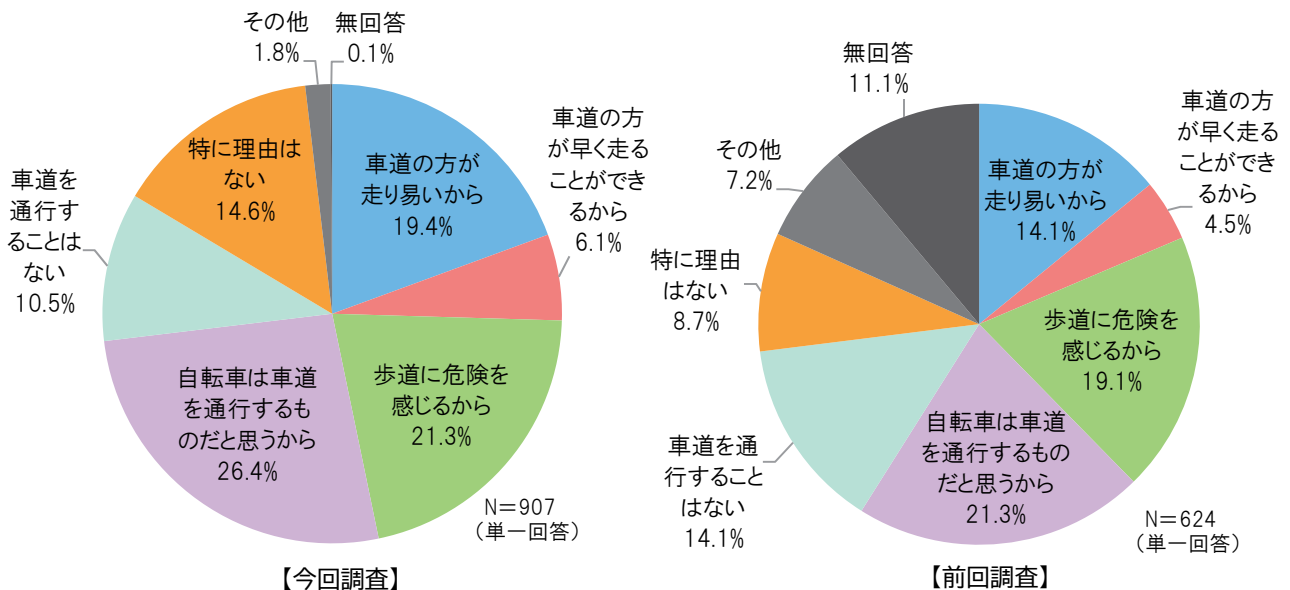
自転車を利用する際に危険を感じた場面として最も高かったものは、「でこぼこがある道路での転倒（47.1%）」となっており、次いで、「交差点での歩行者、自転車、車等との接触（43.1%）」、「車道での車との接触（35.6%）」となっています。

また、歩道のある道路を自転車で通行する際に車道を通行する理由として、約2割の人が「車道の方が走り易いから（19.4%）」と回答しており、前回調査と比較すると5.3ポイント増加しています。

■図表 43 自転車を利用する際に危険を感じた場面



■図表 44 歩道のある道路を自転車で通行する際に車道を通行する理由

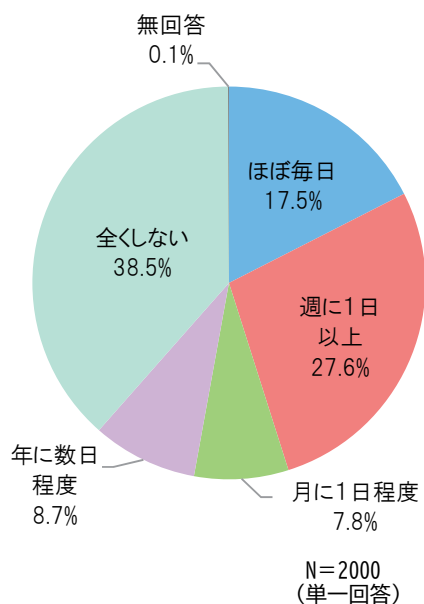


### 3 自転車を利用した健康づくり

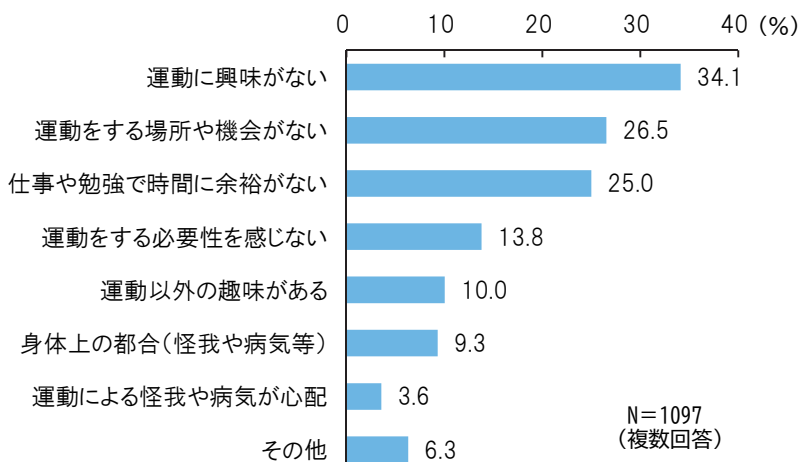
運動習慣がない（全くしない、年に数日程度、月に1日程度）と回答した人のうち、約4分の1の人が、運動習慣がない理由として「運動をする場所や機会がない（26.5）」、「仕事や勉強で時間に余裕がない（25.0）」と回答しています。

自転車を利用した健康づくりへの興味については、「現在やっている（5.4）」が、前回調査より1.5ポイント増加している一方で、「大いに興味がある（10.0）」、「少し興味がある（28.3）」と一定の興味を持っている人の割合は、前回調査より2.7ポイント減少しています。

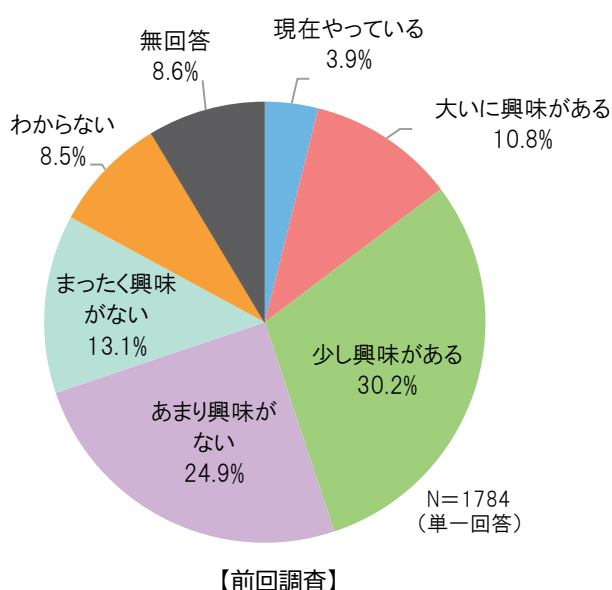
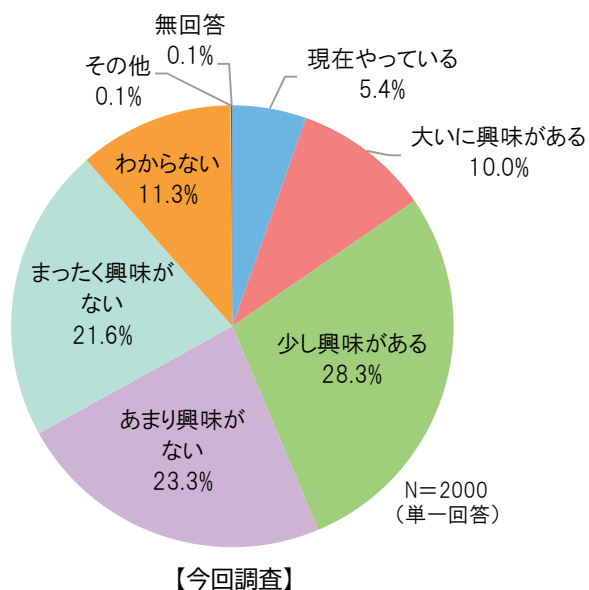
■図表 45 運動習慣について



■図表 46 運動習慣がない理由



■図表 47 自転車を利用した健康づくりへの興味

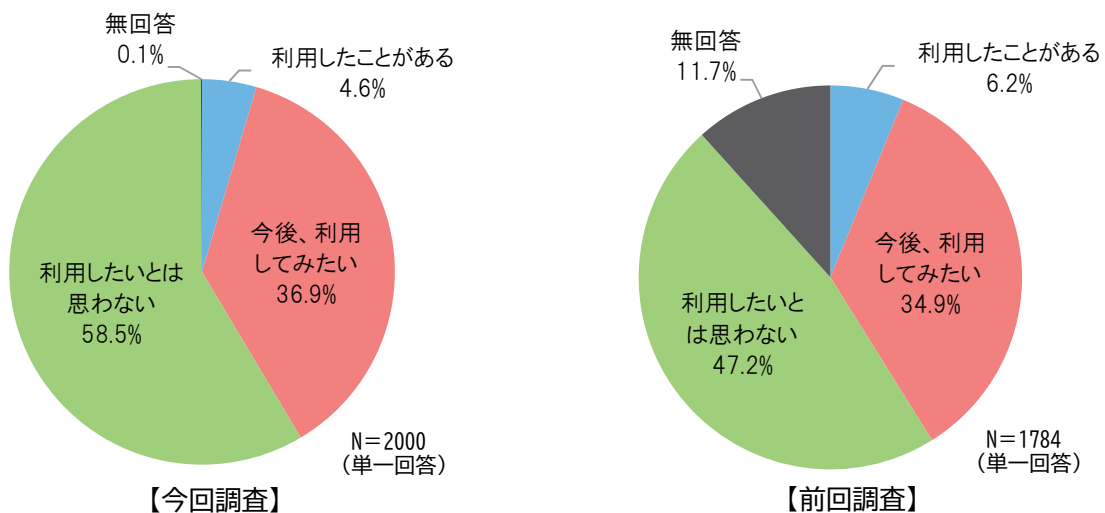


## 4 シェアサイクル等

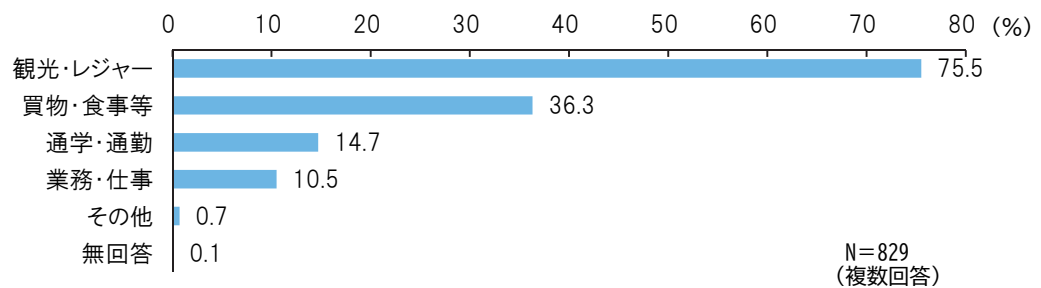
シェアサイクル等（シェアサイクルやレンタサイクル）を「利用したことがある」と回答した人は 4.6% に留まっていますが、「今後、利用してみたい」と回答した人は 36.9% で、前回調査より 2 ポイント増加しています。利用目的としては、「観光・レジャー（75.5%）」が高い割合となっています。

シェアサイクル等の貸出・返却ポートの設置を希望する場所としては、「駅・バス停付近（46.4%）」、「コンビニエンスストア（34.0%）」が高くなっています。

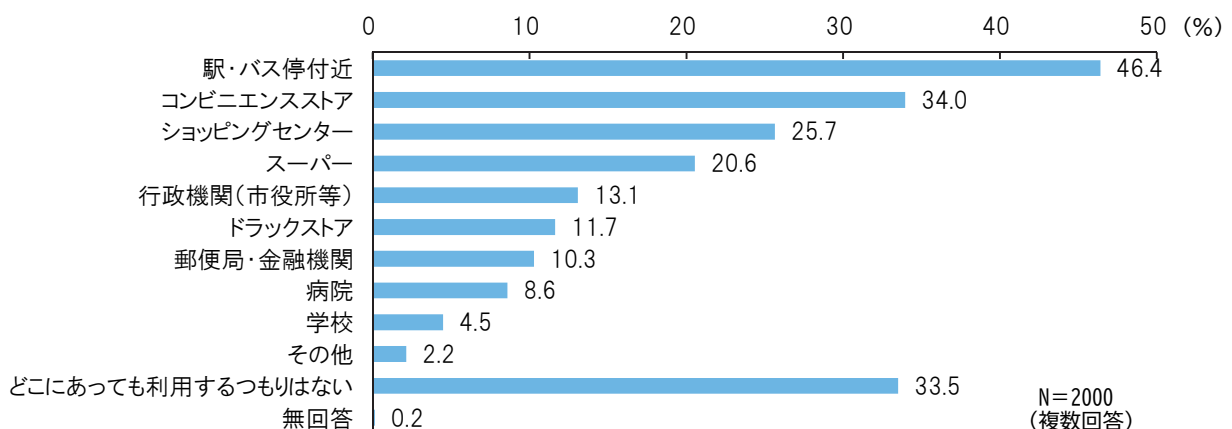
■図表 48 シェアサイクル等の利用状況



■図表 49 シェアサイクル等を利用したい時



■図表 50 貸出・返却ポートの設置希望場所

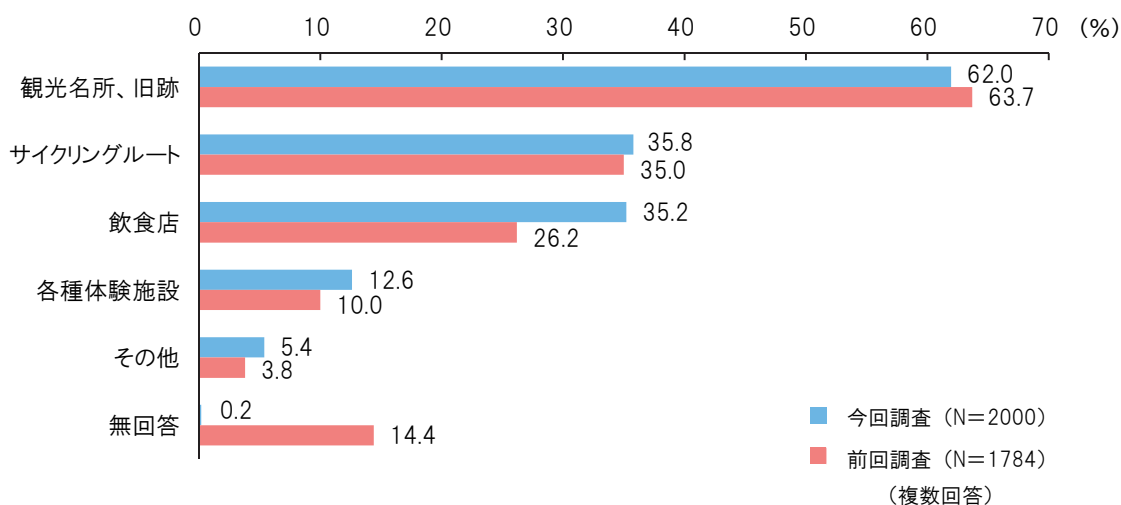


## 5 自転車を利用した観光

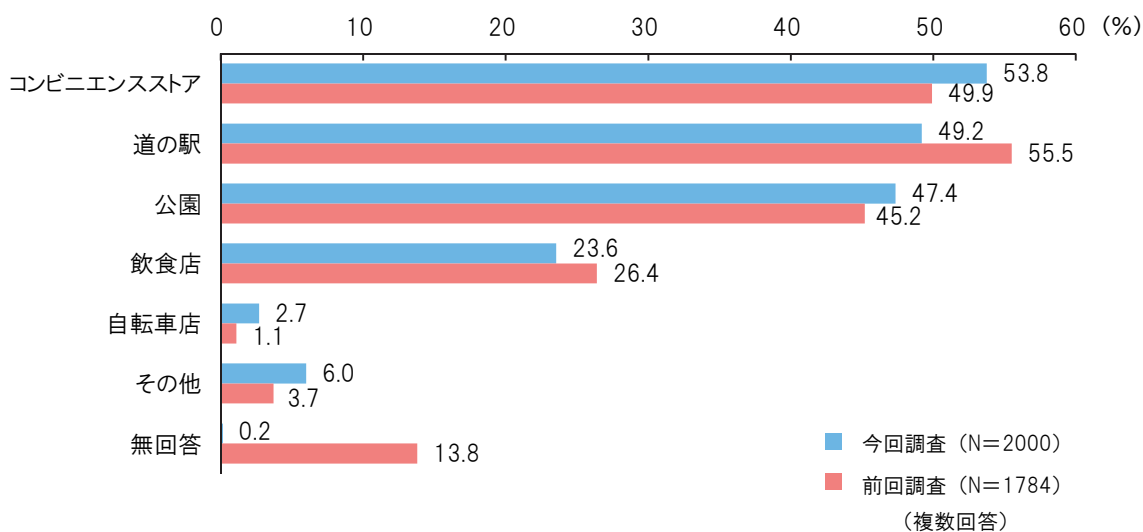
自転車で観光地を周遊する際の立寄り先としては、「観光名所、旧跡（62.0%）」が最も高く、次いで「サイクリングルート（35.8%）」、「飲食店（35.2%）」となっており、前回調査と比較すると、若干の増減はあるものの、順位の変動はありません。

また、自転車で長い距離を走行する際の休憩場所としては、「コンビニエンスストア（53.8%）」、「道の駅（49.2%）」、「公園（47.4%）」が高くなっています。

■図表 51 自転車で観光地を周遊する際の立寄り先



■図表 52 自転車で長い距離を走行する際の休憩場所



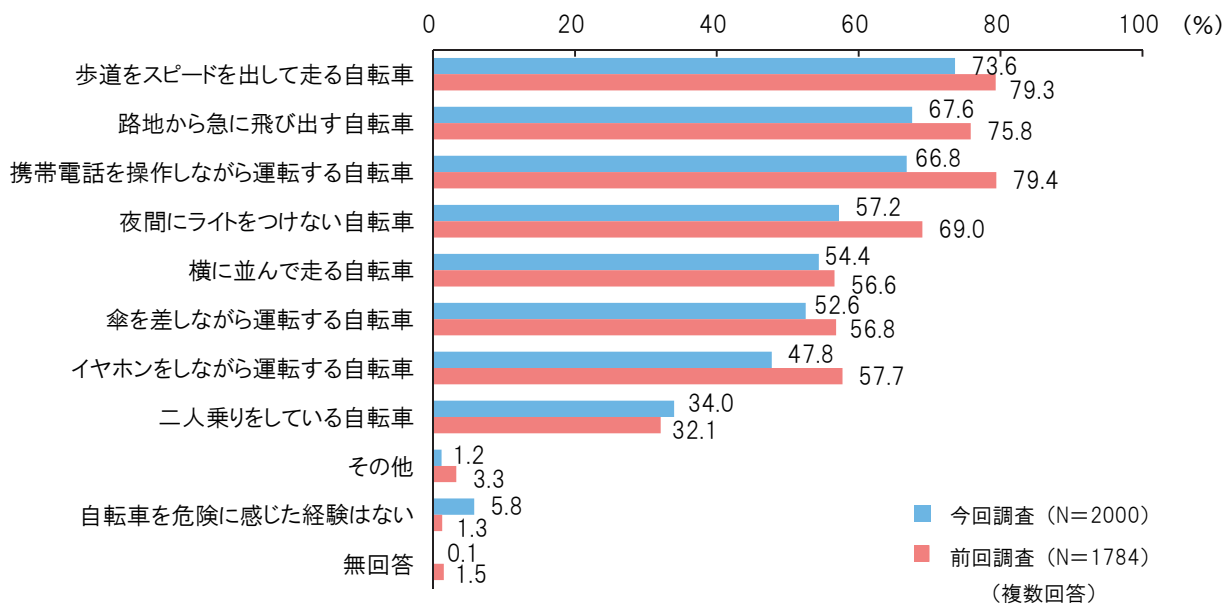
## 6 自転車の安全に関する意識

徒歩で移動する際に危険だと思う自転車については、「歩道をスピードを出して走る自転車（73.6%）」、「路地から急に飛び出す自転車（67.6%）」、「携帯電話を操作しながら運転する自転車（66.8%）」が高く、6割を超えています。

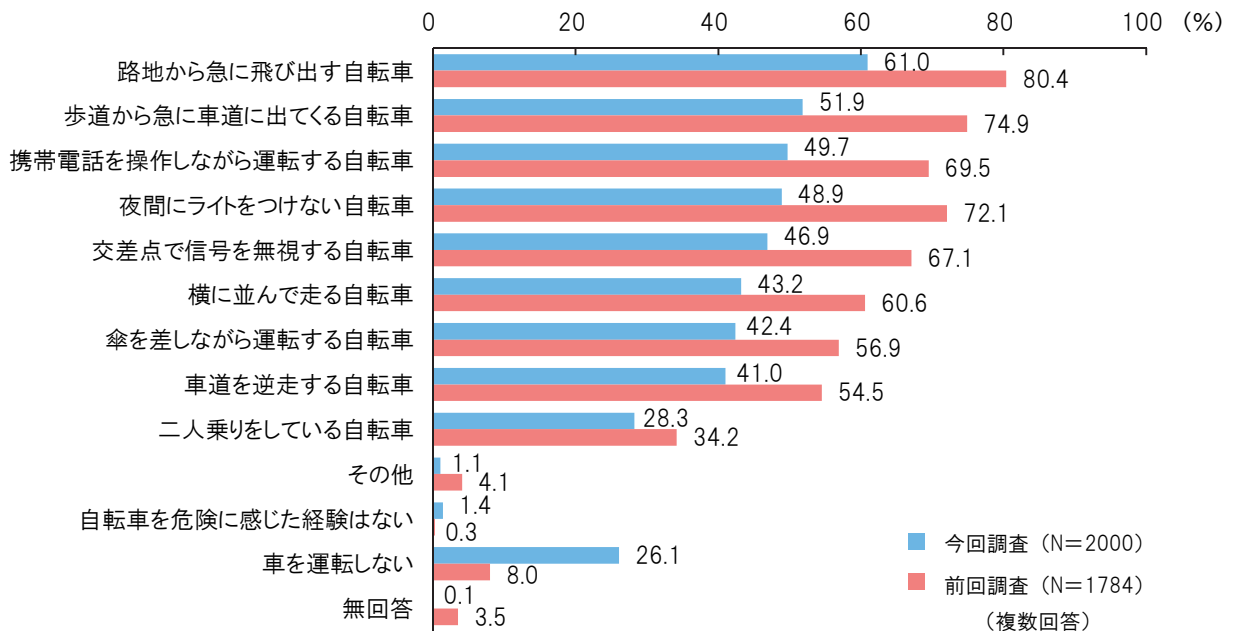
車を運転する際に危険だと思う自転車については、「路地から急に飛び出す自転車（61.0%）」が最も高く、次いで「歩道から急に車道に出てくる自転車（51.9%）」、「携帯電話を操作しながら運転する自転車（49.7%）」となっています。

前回調査と比較すると、危険だと思う自転車は同様の傾向となっていますが、全体的に減少しています。

■図表 53 徒歩で移動する際に危険だと思う自転車



■図表 54 車を運転する際に危険だと思う自転車





## 7 自転車保険の加入状況

自転車を利用する人の 54.8% が自転車保険（自動車保険等に付帯される個人賠償責任保険を含む）に加入しており、前回調査と比較すると 9.8 ポイント増加しています。

■図表 55 自転車保険への加入状況

