北九州市自転車活用推進計画

令和３年１月

目次

１．計画の概要と背景

１.１　計画策定の趣旨 …… 1
１.２　計画の区域・期間 …… 1
１.３　計画の位置づけ …… 2
１.４　自転車活用推進法および国・福岡県の自転車活用推進計画 …… 3

２．自転車に関する北九州市のこれまでの取り組み

２.１　北九州市自転車利用環境計画の策定 …… 6
２.２　自転車通行空間ネットワークの形成 …… 7
２.３　駐輪環境の形成 …… 8
２.４　自転車と公共交通との連携 …… 10
２.５　自転車のルール・マナーの啓発 …… 12
２.６　自転車の利用促進 …… 14

３．北九州市の自転車に関する現状と課題

３.１　地域特性 …… 15
３.２　交通特性 …… 18
３.３　自転車の利用環境 …… 21
３.４　新型コロナウイルス感染症の拡大 …… 32

４．自転車の活用を推進するための計画目標　33

５．目標を実現するための施策の展開　34

５.１　目標１　自転車を快適に利用できる環境づくり
施策１　自転車通行空間ネットワークの形成 …… 35
施策２　利用しやすい駐輪環境の形成 …… 42
施策３　放置自転車対策の推進 …… 43
施策４　シェアサイクル事業の推進 …… 45
施策５　サイクル＆ライドの促進 …… 46
施策６　自転車利用の促進に関する情報発信の充実 …… 47

５.２　目標２　自転車を活用した市民の健康づくり
施策７　健康増進に関する広報・啓発 …… 48
施策８　自転車貸出し施設の活用 …… 49
施策９　自転車通勤の促進 …… 50

５.３　目標３　自転車を活用した観光・賑わいづくり
施策１０　サイクルツーリズムの推進 …… 51
施策１１　シェアサイクル事業の推進【再掲】 …… 53

５.４　目標４　自転車を安全・安心に利用できる環境づくり
施策１２　自転車通行空間ネットワークの形成【再掲】 …… 54
施策１３　自転車の安全利用に向けた市民の交通安全意識の向上 …… 54
施策１４　自転車保険の加入促進 …… 59
施策１５　自転車盗難の防止 …… 60
施策１６　災害時における自転車の活用 …… 61

６．計画の推進

６.１　指標 …… 62
６.２　計画の推進と進捗管理 …… 63

参考資料

策定体制
北九州市自転車利用に関するアンケート調査

１． 計画の概要と背景

１．１ 計画策定の趣旨

自転車は、経済的で環境負荷が低いうえ、その利用が健康づくりにも繋がるなど、様々なメリットを持つ乗り物です。また、その利用目的は通勤、通学、買い物、スポーツ、レジャーなど幅広く、多くの人々に利用されています。

このように手軽で身近な交通手段である自転車の利用促進を図るため、本市では、平成２４年１１月に「北九州市自転車利用環境計画」を策定し、自転車通行空間や駐輪施設の整備などのハード施策に加え、ルール・マナー教育、利用促進などのソフト施策に取り組み、自転車利用環境の向上を総合的に推進してきました。

こうした中、平成２９年５月に、国は自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなどの新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」を施行しました。

この法律では、市町村は、国および県が策定した自転車活用推進計画を勘案し、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めなければならない旨が規定されています。

そこで、本市の自転車に関する現状と課題を踏まえ、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進することを目的とした「北九州市自転車活用推進計画」を策定するものです。

計画の策定にあたっては、国や県の自転車活用推進計画を勘案するとともに、これまでの北九州市自転車利用環境計画に基づく取組みや成果を反映することとし、本市では、今後、本計画に基づき、自転車施策の推進を図っていきます。

１．２ 計画の区域・期間

計画区域は、北九州市全域を対象とします。

計画期間は、令和３（２０２１）年度から令和１２（２０３０）年度までの１０年間とします。

また、概ね５年後を目途に効果検証し、計画の見直しを行います。

１．３ 計画の位置づけ

本計画は、自転車活用推進法第１１条に基づく市町村自転車活用推進計画であり、国や福岡県の自転車活用推進計画を勘案し、本市の自転車施策における最上位の計画として定めるものです。

計画の策定にあたっては、本市の上位計画や北九州市自転車利用環境計画の取り組み、成果を反映するとともに、関連計画との連携・整合を図ります。

また、本計画では人口減少や高齢化に対応したコンパクトなまちづくりや公共交通の利用促進、CO_2 の削減、市民の健康増進などに自転車を活用することとしています。こうした取り組みを通じて「北九州市ＳＤＧｓ未来都市」における本市のＳＤＧｓ戦略の達成に資するものとなっています。

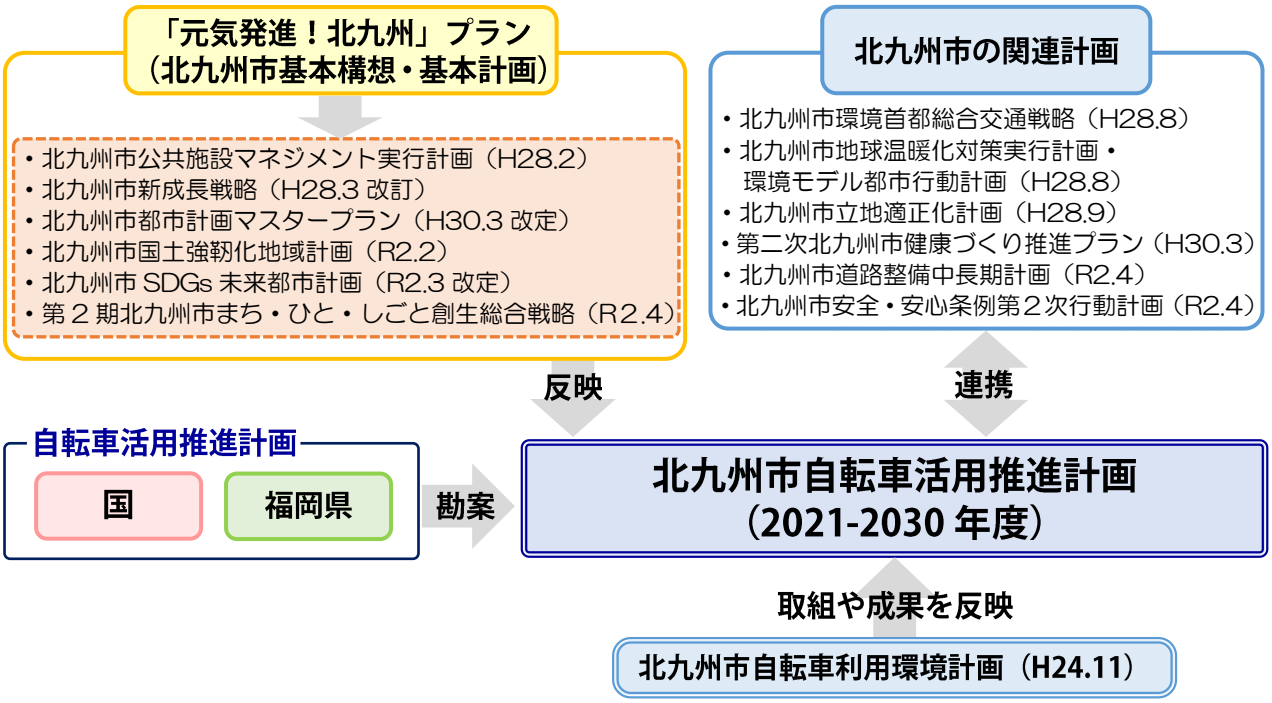


図　北九州市自転車活用推進計画の位置付け

・SDGs（Sustainable Development Goals）は、平成２７年９月の国連のサミットで、全ての加盟国（１９３か国）が採択したよりよい世界を目指す「持続可能な開発目標」です。
「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、１７の目標、１６９のターゲット、２３２の指標が定められています。

図　SDGｓの概要

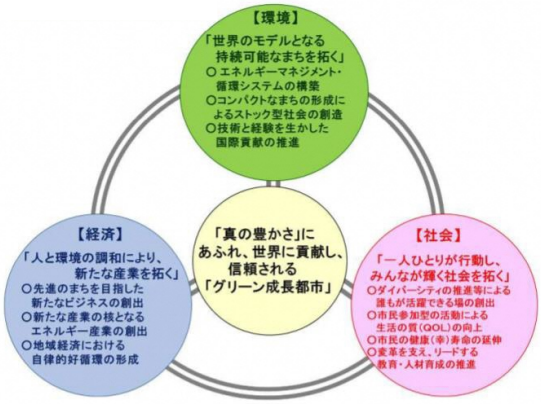


図　北九州市におけるSDGｓ戦略

資料：北九州市 SDGｓ未来都市計画

１．４ 自転車活用推進法および国・福岡県の自転車活用推進計画

（1）自転車活用推進法の施行

自転車の活用による環境への負荷の低減、災害時における交通の機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」（平成２８年法律第１１３号）が平成２９年５月１日に施行されました。同法第１１条により、市町村は国や福岡県の計画を勘案して市町村自転車活用推進計画を定めるよう努めなければならない旨が規定されています。

自転車活用推進法の概要①（平成28年12月16日公布・平成29年5月1日施行）　国土交通省

基本理念

- 自転車は、二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的
- 自動車依存の低減により、健康増進・交通混雑の緩和等、経済的・社会的な効果
- 交通体系における自転車による交通の役割の拡大
- 交通安全の確保

自転車の活用を総合的・計画的に推進

国等の責務

- 国　：自転車の活用を総合的・計画的に推進
- 地方公共団体　：国と適切に役割分担し、実情に応じた施策を実施
- 公共交通事業者：自転車と公共交通機関との連携等に努める
- 国民　：国・地方公共団体の自転車活用推進施策への協力

9

自転車活用推進法の概要②　国土交通省

基本方針

以下の施策を重点的に検討・実施

①自転車専用道路等の整備
②路外駐車場の整備等
③シェアサイクル施設の整備
④自転車競技施設の整備
⑤高い安全性を備えた自転車の供給体制整備
⑥自転車安全に寄与する人材の育成等
⑦情報通信技術等の活用による管理の適正化
⑧交通安全に係る教育及び啓発
⑨国民の健康の保持増進
⑩青少年の体力の向上
⑪公共交通機関との連携の促進
⑫災害時の有効活用体制の整備
⑬自転車を活用した国際交流の促進
⑭観光来訪の促進、地域活性化の支援

自転車活用推進計画

- 政府　：基本方針に即し、計画を閣議決定し、国会に報告
- 都道府県・市区町村：区域の実情に応じ計画を定めるよう努める

自転車活用推進本部

- 国土交通省に、自転車活用推進本部を設置
- 本部長は国土交通大臣、本部員は関係閣僚とする

自転車の日・月間

- ５月５日を「自転車の日」、５月を「自転車月間」とする

附則で定められた検討事項

- 自転車活用推進を担う行政組織の在り方の検討・必要な法制上の措置
- 自転車の運転に関しての道路交通法違反行為への対応の在り方
- 自転車の運行により人の生命等が害された場合の損害賠償保障制度

10

資料：国土交通省自転車活用推進本部事務局_自転車活用推進法の施行（H29.5）

(2) 国の自転車活用推進計画の策定

我が国の自転車の活用に関する基本計画として、平成３０年６月８日に「自転車活用推進計画」が閣議決定されました。

自転車を巡る現状及び課題が、「都市環境」「国民の健康増進」「観光地域づくり」「安全・安心」の４つの視点から整理されており、これらに対応する４つの目標とそれを達成するための１８の実施すべき施策が定められています。

自転車活用推進計画の概要

1．総論

（1）自転車活用推進計画の位置付け
自転車活用推進法※に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

（2）計画期間
長期的な展望を視野に入れつつ、2020年度まで

（3）自転車を巡る現状及び課題

※自転車活用推進法（議員立法）
2016年12月9日成立
（衆・参とも全会一致）
2017年5月1日施行

2．自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

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

1．自転車通行空間の計画的な整備の促進
【指標】自転車活用推進計画を策定した地方公共団体数
［実績値 0団体（2017年度）→目標値 200団体（2020年度）］
【指標】都市部における歩行者と分離された自転車ネットワーク概成市町村数
［実績値 1市町村（2016年度）→目標値 10市町村（2020年度）］
2．路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保
3．シェアサイクルの普及促進
【指標】サイクルポートの設置数 ［実績値 852箇所（2016年度）→目標値 1,700箇所（2020年度）］
4．地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
5．自転車のＩｏＴ化の促進
6．生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

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

7．国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
8．公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
9．自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
10．自転車通勤の促進
【指標】通勤目的の自転車分担率 ［実績値 15.2%（2015年度）→目標値 16.4%（2020年度）］

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

11．国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
12．走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出
【指標】先進的なサイクリング環境の整備を目指すモデルルートの数
［実績値 0ルート（2017年度）→目標値 40ルート（2020年度）］

目標４　自転車事故のない安全で安心な社会の実現

13．高い安全性を備えた自転車の普及促進
【指標】自転車の安全基準に係るマークの普及率
［実績値 29.2%（2016年度）→目標値 40%（2020年度）］
【指標】自転車乗用中の交通事故死者数※ ［実績値 480人（2017年度）→目標値 第10次交通安全基本計画の計画期間に、自転車乗用中の死者数について、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指す。（2020年度）］ ※（13～17の関連指標）
14．自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
【指標】自転車技士の資格取得者数※
［実績値 80,185人（2017年度）→目標値 84,500人（2020年度）］ ※（13,14の関連指標）
15．交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施
16．学校における交通安全教室の開催等の推進。
【指標】交通安全について指導している学校の割合
［実績値99.6%（2015年度）→目標値 100%（2019年度）］
17．自転車通行空間の計画的な整備の促進（再掲）
18．災害時における自転車の活用の推進

3．自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

施策を着実に実施するため、計画期間中に国が講じる措置を一覧表に整理

4．自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

（1）関係者の連携・協力
（2）計画のフォローアップと見直し
（3）調査・研究、広報活動等
（4）財政上の措置等
（5）附則に対する今後の取扱方針
➢道路交通法に違反する行為への対応については、自転車運転者講習制度の運用状況等も踏まえつつ、必要に応じて検討
➢自転車の損害賠償については、条例等による保険加入を促進し、新たな保障制度の必要性等を検討

資料：国土交通省自転車活用推進本部事務局_自転車活用推進計画（H30.6）

（3）福岡県自転車活用推進計画の策定

国の自転車活用推進計画や福岡県の自転車を取り巻く現状や課題を踏まえて、平成３１年３月に福岡県は、「福岡県自転車活用推進計画」を策定しました。

第１章　総　論

● 計画策定の趣旨
行政機関はもとより、県民や交通事業者など、あらゆる関係者が協働して、自転車に関する施策を推進するために、本県の自転車を取り巻く現状や課題を踏まえ、「福岡県自転車活用推進計画」を策定

● 推進計画の性格
自転車活用推進法に基づき、福岡県総合計画や福岡県交通ビジョン２０１７の部門計画として策定

● 計画期間
２０１９年度から２０２１年度までの３年間

第２章　自転車を取り巻く現状と課題

Ⅰ　自転車の特徴
1 環境にやさしい移動手段
2 体に負担をかけずにエネルギーを消費できる移動手段
3 全ての世代で利用されている移動手段
4 ５km以内の短距離では、最も効率的な移動手段

Ⅱ　自転車の利用状況
1 自転車の利用に関する状況
2 自転車通行空間の整備状況
3 自転車ネットワーク計画の策定状況
4 放置自転車の状況
5 シェアサイクル等の導入状況
6 スポーツへの自転車の利用状況
7 サイクルツーリズムによる観光振興
8 自転車によるまちおこし
9 災害時の自転車利用
10 自転車関連交通事故の状況
11 自転車の交通安全対策

Ⅲ　県民の自転車利用状況に関するアンケート調査
18歳以上の県民4,000人に対して実施した調査の概要
（回収率44.6%）

第４章　自転車活用推進計画の施策体系及び具体的な取組み

本県の自転車を取り巻く現状や課題、国の自転車活用推進計画（第３章）等を踏まえ、長期的視点で実現すべき目標を４つ定め、それぞれの目標を実現するため、具体的な取組みを展開する考え方を「施策の方向性」として整理

【目標１】自転車を快適に利用できるまちづくり
［指標］
自転車ネットワーク計画の策定市町村数
（5市町村(2018年度) → 15市町村(2021年度)）
［施策の方向性］
1 自転車通行空間の整備促進
2 自転車通行空間の確保と違法駐車の取締り強化
3 放置自転車対策の推進
4 シェアサイクル等の普及促進

【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
［指標］
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(2018年度) → 20回/年度(2021年度)）
［施策の方向性］
5 サイクルスポーツの普及促進
6 自転車による運動機会の提供

【目標３】自転車を活用した観光振興と地域の活性化
［指標］
県内のサイクルツーリズムモデルルート数
（5ルート(2018年度) → 10ルート(2021年度)）
サイクルステーションの設置数　(0箇所(2018年度) → 200箇所(2021年度)）
［施策の方向性］
7 サイクルツーリズムの促進
8 自転車の活用による地域の魅力発信

【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
［指標］
自転車関連事故の発生件数　(4,383件(2018年) → 4,000件(2021年)）
［施策の方向性］
9 安全教育と交通安全指導者の養成
10 点検整備、自転車保険の加入促進など安全通行の確保
11 災害時の自転車活用

資料：福岡県

2． 自転車に関する北九州市のこれまでの取り組み

2．1 北九州市自転車利用環境計画の策定

「元気発進！北九州プラン」に掲げる「世界の環境首都」にふさわしい交通体系の実現に向け、環境にやさしい自転車の利用環境の向上を図る総合計画として、平成 24 年 11 月に「北九州市自転車利用環境計画」を策定しました。

この計画に基づき、自転車通行空間ネットワーク形成などのハード施策に加え、ルール・マナー・教育などのソフト施策に取り組んできました。

図　北九州市自転車利用環境計画

自転車利用促進のためのテーマ

1．「世界の環境首都」の実現
2．健康増進
3．「街なか」の賑わいづくり
4．自転車のある新しいライフスタイルの創出

自転車利用の促進策

ハード施策

○自転車通行空間ネットワーク形成
○駐輪環境形成
○自転車と公共交通の連携

ソフト施策

○ルール・マナー・教育
○利用促進
（環境、健康、賑わいづくり・新しいライフスタイル）

図　北九州市自転車利用環境計画の取り組み

２．２ 自転車通行空間ネットワークの形成

本市では、小倉都心など、「自転車利用が多い地区」、「駅に自転車が集中する地区」、「自転車利用を促進する地区」である１３の地区を整備拠点に設定し、これら拠点内及び拠点間を結ぶ自転車通行空間を整備することにより、自転車通行空間ネットワークの形成を推進してきました。

設定した１３の整備拠点のうち、特に自転車利用の多い７つの地区について、

・公共交通、学校、主要商業施設、主な居住地区などを結ぶ地区内の自転車利用の主要路線

・自転車関連の事故が多い路線

・ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

など、整備効果の高い路線を選定して、自転車ネットワーク計画を定め、この計画に基づき、令和元年度末までに約３５km の自転車通行空間の整備が完了しています。

また、７地区以外も含めた市内全体でみると、約４０km の整備が完了しています。

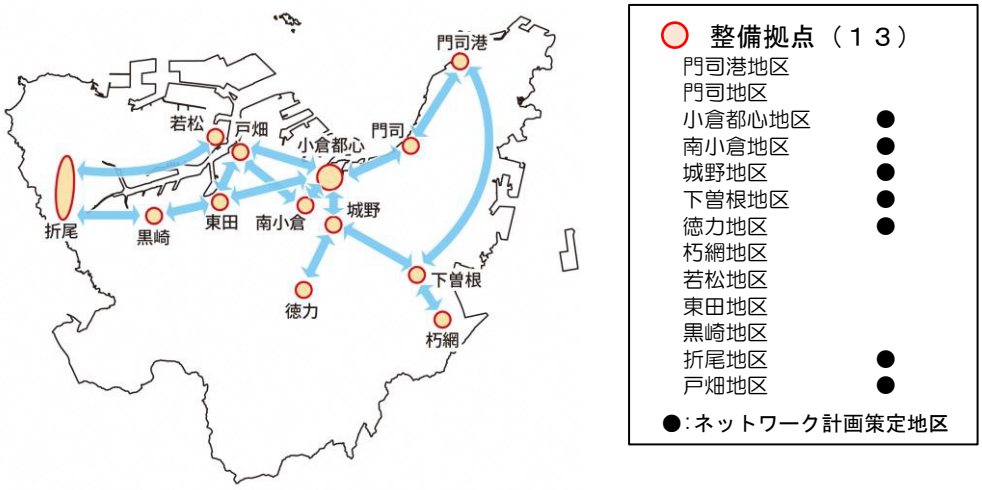


図　自転車通行空間ネットワーク形成のイメージ

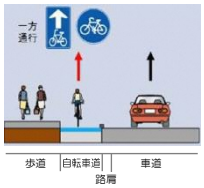
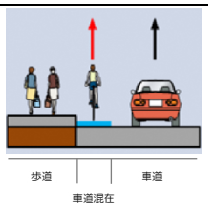
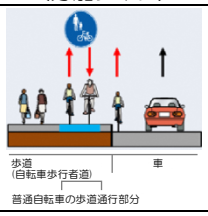
区分	自転車道	自転車通行帯	車道混在	自転車歩行者道（分離タイプ）	計
図					
延長	0.4km	15.4km	14.6km	9.2km	39.6km

図　自転車通行空間の整備実績（令和元年度末時点）

資料：北九州市道路維持課

2．3 駐輪環境の形成

自転車を利用する目的や利用時間等の利用特性に応じた駐輪施設の整備を進め、利用しやすい駐輪環境の形成を図りました。

（1）JR 駅等の交通結節点周辺に設置した駐輪施設

駐輪需要の多い JR 駅やモノレール駅、バス停の周辺に駐輪施設を設置し、周辺の放置自転車を抑制するとともに、自転車と公共交通との円滑な連携の促進を図りました。

＜城野駅南＞

＜下曽根駅北口自転車駐車場＞

＜モノレール旦過駅＞

JR 駅周辺などに設置した駐輪施設

資料：北九州市道路維持課

（2）まちなかに設置した駐輪施設

自転車での来訪者が多く、放置自転車が課題となっていた小倉都心部の旦過地区周辺や、堺町地区に駐輪施設を設置しました。

このうち小文字通りの路上駐輪施設では、買い物目的の駐輪需要に対応するため、短時間利用者向けの料金を設定するなど、利用特性に応じた駐輪施設の確保を推進しました。

＜小文字通り（旦過地区周辺）＞

＜堺町地区＞

まちなかに設置した駐輪施設

資料：北九州市道路維持課

（3）公共の駐輪施設

表　公共の駐輪施設（R2.4）

	箇所数	収容台数
市営有料自転車駐車場	２４	7,９０９
市営無料自転車駐車場	４７	4,４８９
その他の駐輪施設※	６	５８９
計	７７	１２,９８７

※小倉北区の旦過地区や堺町地区などに市と民間事業者が協働で設置した駐輪施設

【参考】自転車駐車場の付置義務制度

公共の駐輪施設以外にも、多くの駐輪需要が生じる商業地域・近隣商業地域に新築・増築等を行う一定規模以上の小売店舗については、所定の自転車駐車場を確保するよう条例で義務付けています。

2．4 自転車と公共交通との連携

JR 駅などの交通結節点周辺へ駐輪施設を整備するとともに、シェアサイクルステーションの増設や公共交通との接続強化により、本市のシェアサイクル事業である「シティバイク」の利用促進を図りました。

（1）JR 駅等の交通結節点周辺に設置した駐輪施設（再掲）

（2）シェアサイクルの利便性向上と公共交通との連携強化

本市では、小倉都心部に７箇所、東田地区に３箇所のシェアサイクルステーションを設置し、平成２２年３月よりシェアサイクル事業「シティバイク」の運用を開始しました。

このシティバイクの利用促進を図るため、小倉都心部において、平成２４年から平成２５年にかけて、利用者からの要望を踏まえつつ、商業施設などの集積や公共交通との連携を考慮して、シェアサイクルステーションを１１箇所増設するとともに、電動アシスト自転車を１３０台追加配置しました。

また、スマートフォンによる一時利用の受付サービスやモノレールの定期利用者に対する割引サービスを導入するなど、シェアサイクルの利便性向上と公共交通との連携強化を図りました。

図　シェアサイクルステーションマップ

＜福岡銀行小倉支店横＞

＜平和通り第１＞

資料：北九州市道路維持課

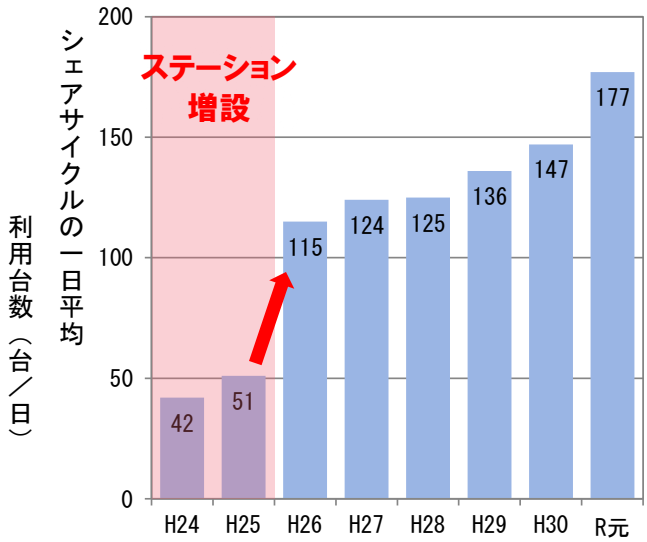


図　シェアサイクルの一日平均利用台数の推移

表 ステーション数と自転車保有台数の推移

	平成 22 年	令和元年
ステーション数	１０箇所	２０箇所※
自転車台数	116 台	246 台

※令和元年 12 月に東田地区の 1 箇所を廃止

資料：北九州市道路維持課

図　モノレール定期利用者への割引サービス

スマートフォンで手続きできる一時利用サービス

資料：北九州市道路維持課

2．5 自転車のルール・マナーの啓発

（1）自転車の交通ルール・マナーに関する啓発

市民自らが安全で安心な交通社会を築くという意識の醸成を図るため、講習会等の啓発活動を実施しています。

表　北九州交通公園における自転車教室等の開催実績（R 元）

	開催回数	参加人数
個人向け教室	49 回	509 人
団体向け教室	100 回	7,135 人
自転車運転免許講習会	9 回	54 人
合計	158 回	7,698 人

＜自転車教室＞

資料：北九州市安全・安心都市整備課

～～北九州交通公園～～

正しい交通ルールや交通に関する知識を子どもたちが楽しみながら身に付けられる公園です。園内には、北九州市立交通安全センターや自転車走行コースなど様々な施設を備え、専門の指導員が来園者に正しい交通ルールの指導を行っています。

＜啓発活動＞

○交通安全運動における街頭啓発
　・春、夏、秋、年末の交通安全運動時には、街頭キャンペーンを実施。
○自転車交通安全キャンペーン
　・公共交通施設やショッピングモールなどでチラシや啓発物を配布。
○自転車交通ルール検定
　・「自転車安全利用五則」をまとめたテキスト編を学び、問題編を解く。
　　（対象：市立の中学２年生 約 8,000 人）
○自転車安全利用のチラシ配布（対象：新小学１年生約 8,000 人、新高校１年生約 5,200 人）
　・市内の新小学１年生及び新高校１年生へ自転車安全利用のチラシを配布。

（2）駐輪ルールに関する啓発

主要な駅周辺を中心に、「駐輪指導員」を配置し、自転車利用者に対し、適切な駐輪に関する啓発や駐輪施設への誘導などを実施しています。

そのほか、街頭啓発や新高校１年生への放置自転車に関する啓発パンフレットの配布などを行っています。

＜駐輪ルールの啓発＞

資料：北九州市道路維持課

２．６ 自転車の利用促進

自転車の利用促進に向け、平成２６年 ２ 月に自転車に関する総合情報ウェブサイト「スマートサイクルライフ北九州」を開設しました。

市内のおすすめのサイクリングコースや自転車のルール･マナーをはじめとする自転車の利用に役立つ情報、サイクリストへのインタビューなどの自転車に関する楽しい情報を発信するとともに、フェイスブックを活用し、サイクリストなどと情報共有ができるサイトとなっています。

（例：自転車のルール・マナーの情報発信）

（例：おすすめサイクリングコース【門司港レトロコース】）

スマートサイクルライフ北九州

3． 北九州市の自転車に関する現状と課題

3．1 地域特性

（1）地形

本市は九州の最北端に位置し、北部は関門海峡と響灘、東部は周防灘に囲まれ、市域の多くを山地が占めています。平地部は、紫川流域や日豊本線沿線、奥洞海湾周辺、臨海部および遠賀川流域に広がっており、こうした地域を中心に市街地が形成されています。

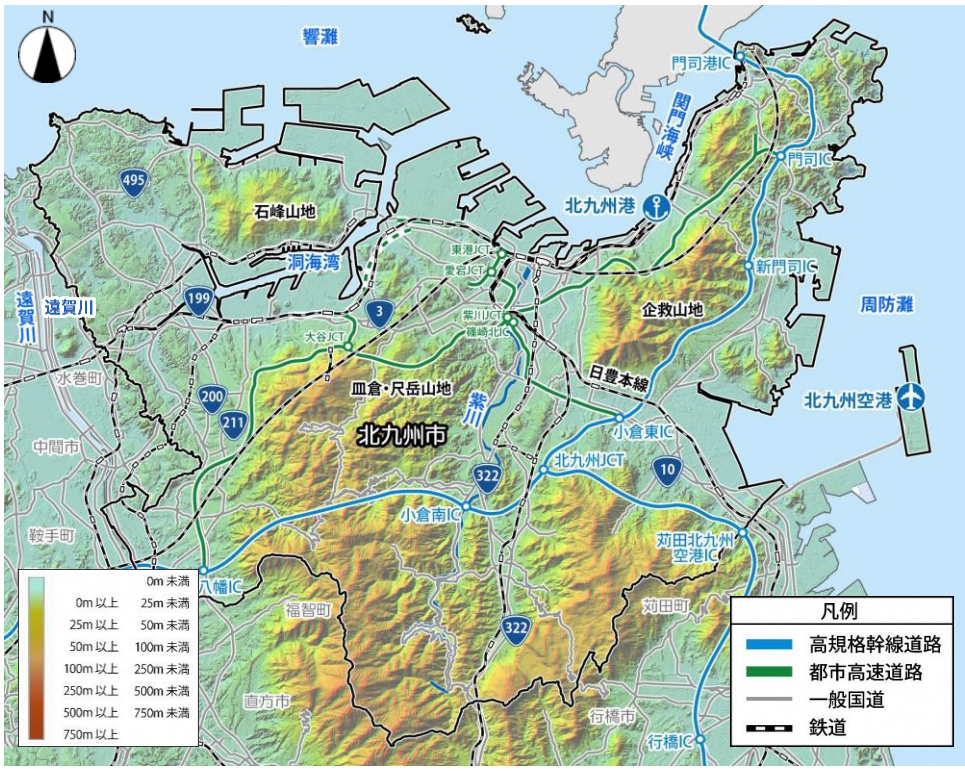


図　北九州市の地形

資料：地理院地図より作成

（2）人口等

①　人口の推移

本市の人口は、全国や福岡県の平均を上回る速さで減少傾向にあり、平成２７年時点で約９６万人となっています。今後もこの傾向は続き、令和２７年にはさらに約２割減少する見込みです。

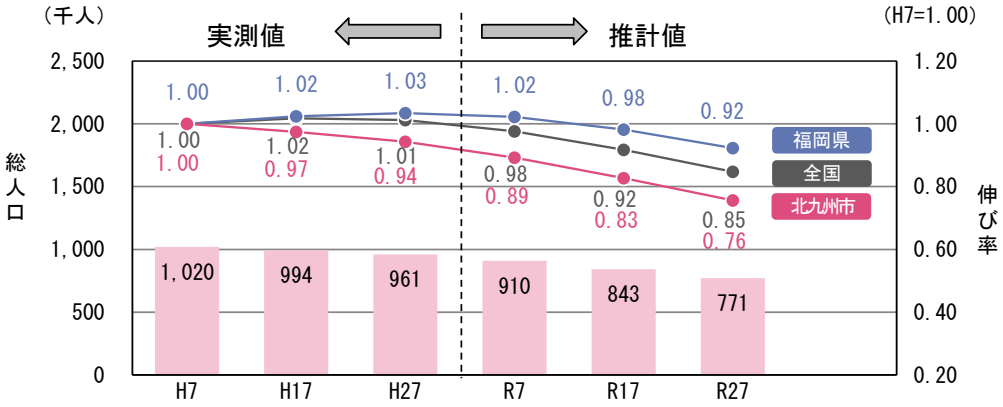


図　北九州市の人口推移

資料：【実測値】国勢調査（H7、H17、H27）、【推計値】国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(H29)」

② 高齢化率の推移

本市の高齢化率(総人口に占める６５歳以上の人口の割合)は、全国や福岡県の平均を上回っており、今後もさらに高齢化が進行していく見込みです。

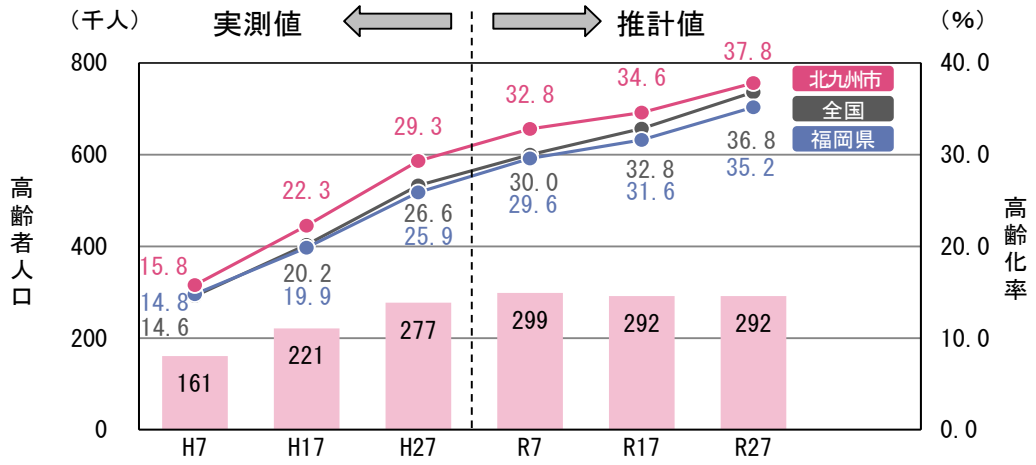


図　北九州市の高齢者人口推移

資料：【実測値】国勢調査（H7、H17、H27）、【推計値】国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(H29)」
※高齢化率の算出には、分母から年齢不詳を除いている。

【課題】人口減少や高齢化の進展に対応したまちづくり

人口減少や高齢化が進行する中において、地域の活力を維持増進し、都市を持続可能なものとするためには、商業・医療・福祉施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする市民が公共交通によりこれらの生活利便施設にアクセスできるようなコンパクトなまちづくりを進めていく必要があります。

③ 外国人住民・観光客の推移

本市の外国人住民や外国人観光客は増加傾向にあります。

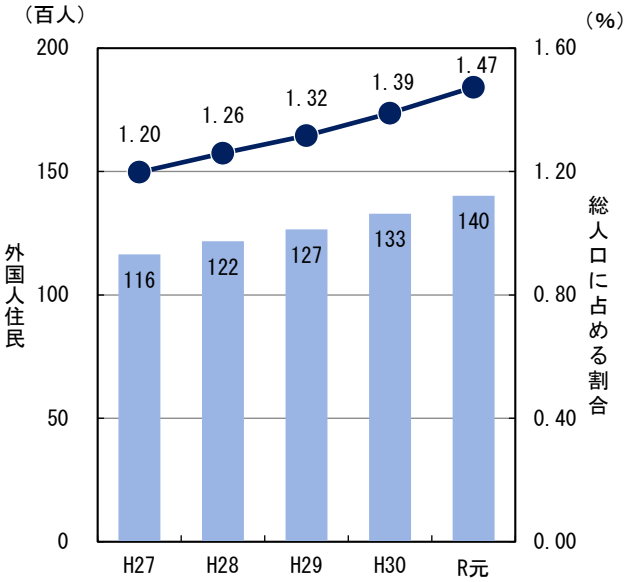


図　北九州市に常住する外国人住民の推移

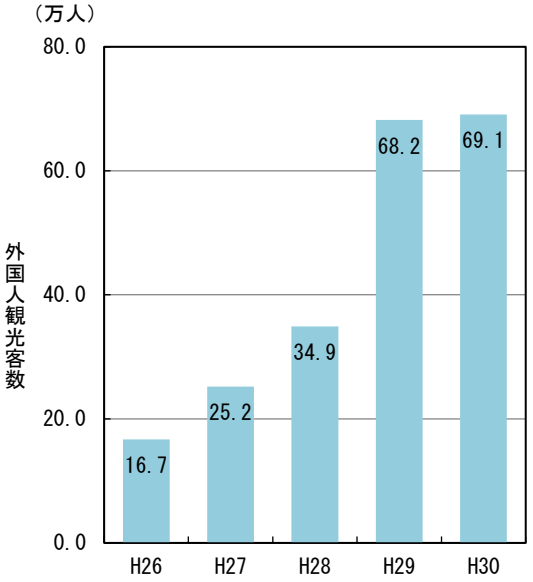


図　北九州市に来訪する外国人観光客数の推移

資料：住民基本台帳月報（各年 10 月末日時点）、北九州市観光動態調査

(3) 市民の健康

① 主要死因

本市における市民の主要死因は、１位が「悪性新生物（がん）」、２位が「心疾患」、３位が「脳血管疾患」となっており、いわゆる生活習慣病の三大疾病が全体の約５割を占めています。

この生活習慣病の予防法としては、「バランスのとれた食生活」、「日常生活における適度な運動」、「禁煙」などが挙げられます。

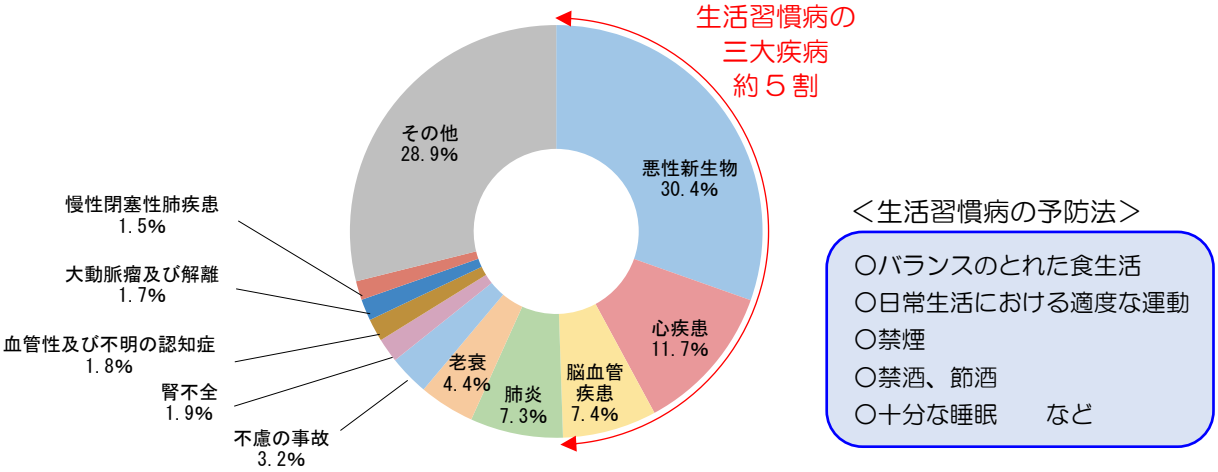


図　北九州市における主要死因

資料：北九州市人口動態統計（H29）、厚生労働省_標準的な健診・保健指導プログラム

② 市民の運動習慣

本市の調査では、市民の約３割が日ごろから運動やスポーツをしていないと回答しています。その理由としては、「仕事・家事が忙しい」が 46.0%、「きっかけがない」が 32.2%となっています。

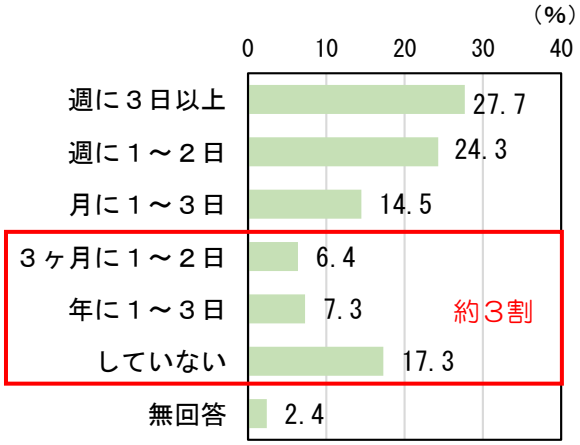


図　１年間に行った運動・スポーツの頻度

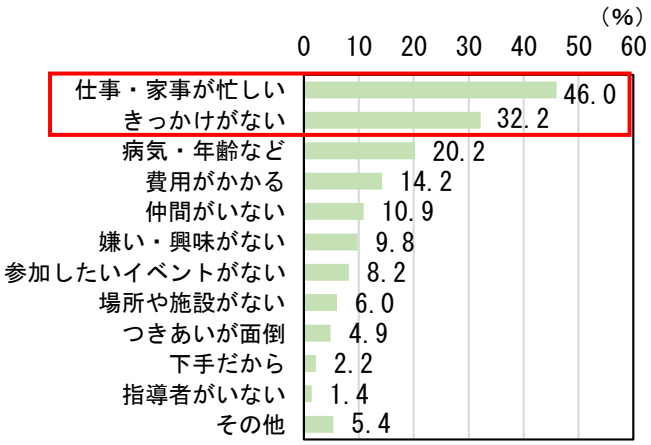


図　運動・スポーツをしない理由（複数回答）

資料：北九州市市民スポーツニーズ調査（H27）

【課題】健康増進に向けた運動習慣の確保

本市では、主要死因の約５割を生活習慣病が占めています。その予防法の一つとして、日常生活における適度な運動が挙げられますが、多忙やきっかけがないなどの理由で、日常的に運動やスポーツを行っていない市民が多くいます。

3．2 交通特性

（1）交通手段分担率

本市の交通手段分担率における自転車の分担率は約５％となっており、全国平均を下回っています。また、市民アンケート調査では、約８割が自転車を全く利用していません。自転車を月に数日程度以上利用しているとの回答は約２割にとどまっています。

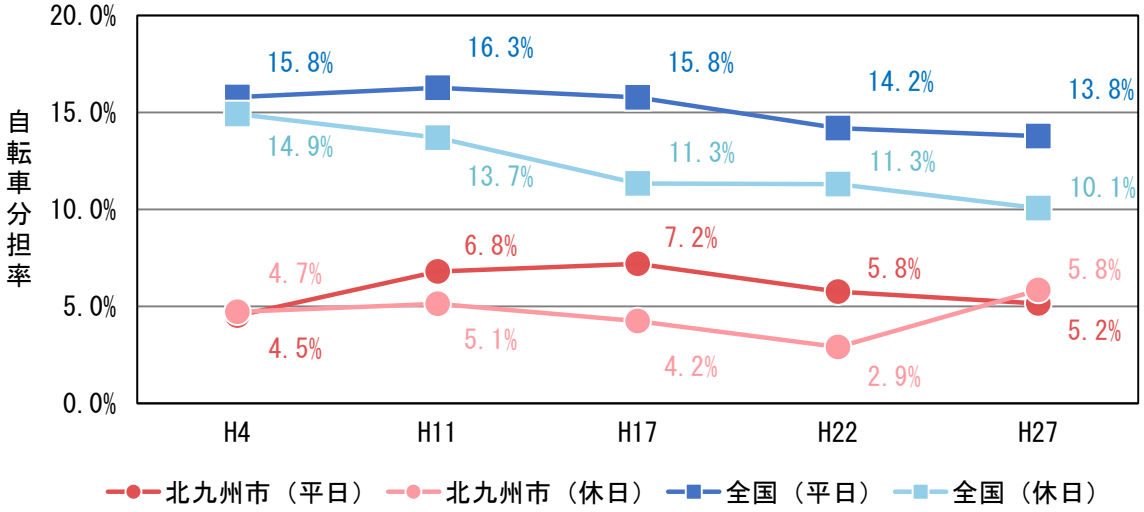


図　自転車分担率の推移

資料：全国都市交通特性調査

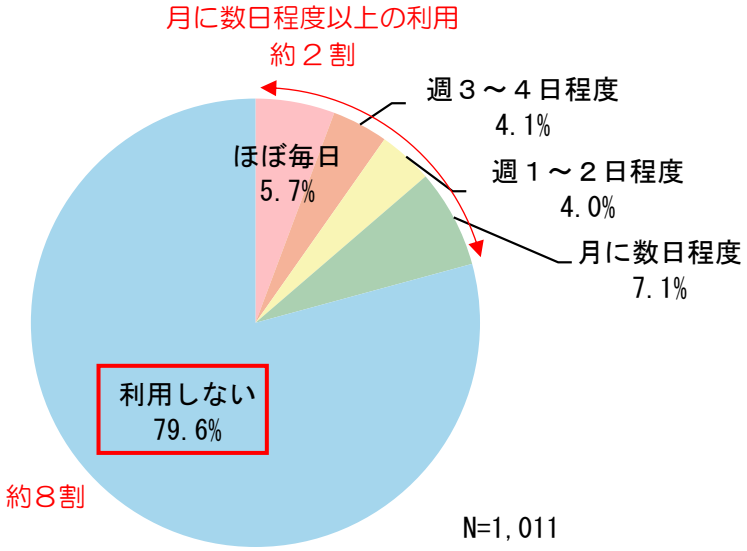


図　自転車の利用頻度

資料：市民アンケート（R2.3）

一方で自動車の分担率は、全体の半分以上（平日約 56%、休日約 70%）を占めており、全国平均を 10%ほど上回っています。

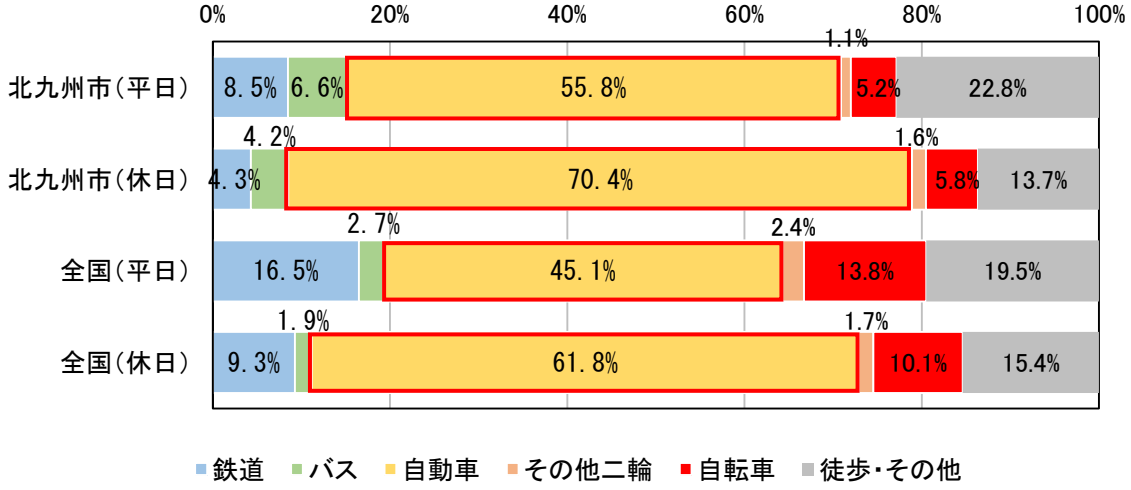


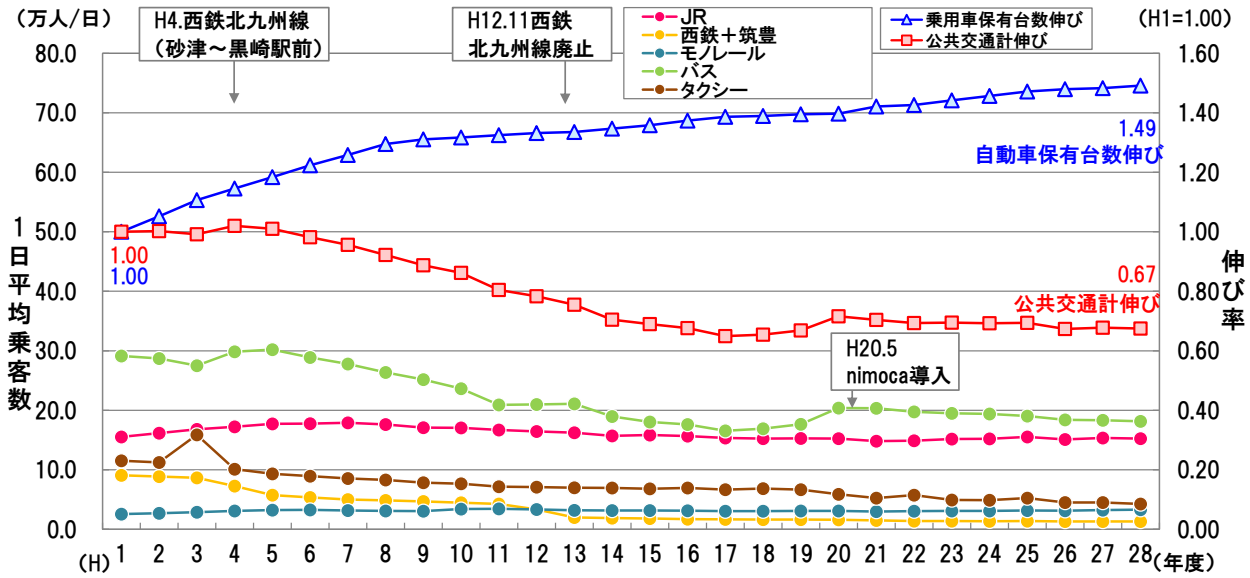
図　代表交通手段分担率の都市別比較

資料：全国都市交通特性調査（H27）

(2) 公共交通の利用状況

本市の公共交通利用者は、平成１８年まで減少傾向にありましたが、それ以降は、微増または横ばいの傾向となっています。しかしながら、今後、人口減少や高齢化などの影響により、再び減少に転じる恐れがあります。その場合、減便や路線の廃止などによるサービスの水準低下や公共交通空白地域の拡大が懸念されます。

一方で、自動車の保有台数は、ほぼ一定の割合で増加傾向にあります。



●ＪＲは、北九州市内のＪＲ乗客数の合計（含む新幹線小倉駅）
●自動車は乗用車と軽自動車の合計
●バスは、交通局、西鉄バス北九州、西鉄北九州観光、北都観光バス
●公共交通計の伸びは、タクシーを除く交通機関利用者の合計で算出

図　公共交通利用者数の推移

資料：北九州市統計年鑑

（3）運輸部門における CO_2 排出量

本市では、二酸化炭素排出量の１７％を運輸部門が占め、そのうち８１％が自動車を発生源としており、近年その減少は横ばいとなっています。

自転車は環境負荷が少なく、身近で健康的な乗り物です。「北九州市環境首都総合交通戦略」においても、公共交通の利用促進に加えて、徒歩・自転車といった地球環境にやさしい移動手段への転換によって自動車利用を減らすことで、地球温暖化問題へ取り組むこととしています。

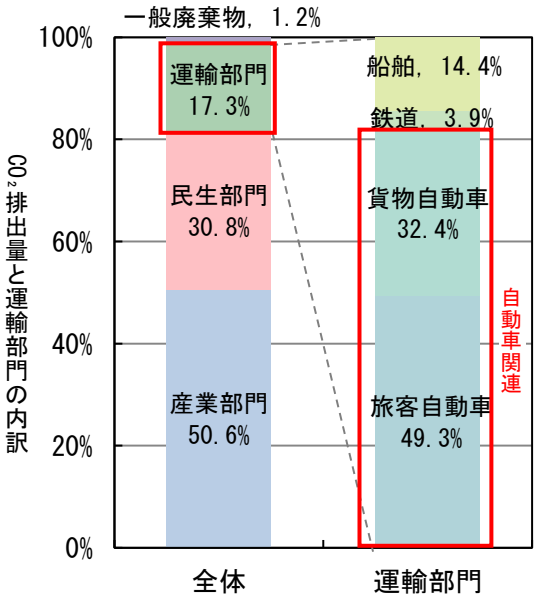


図　北九州市の CO_2 排出量の内訳

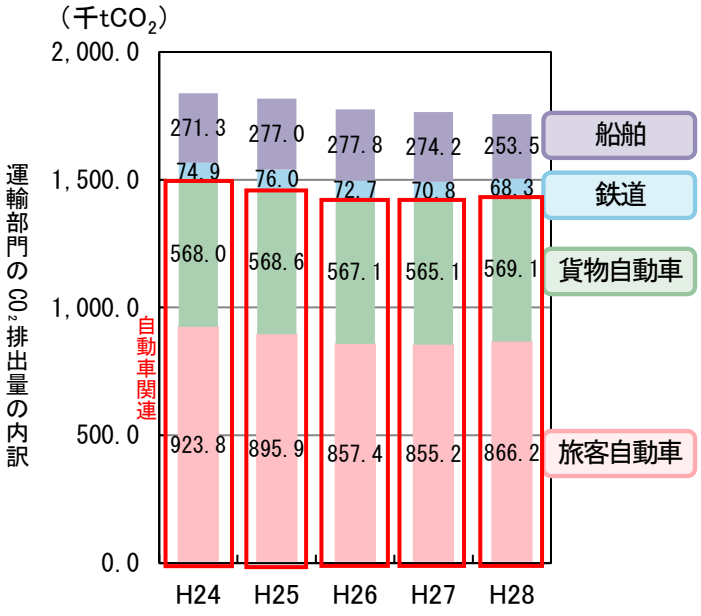


図　北九州市の運輸部門における CO_2 排出量

資料：環境省_部門別 CO_2 排出量の現況推計

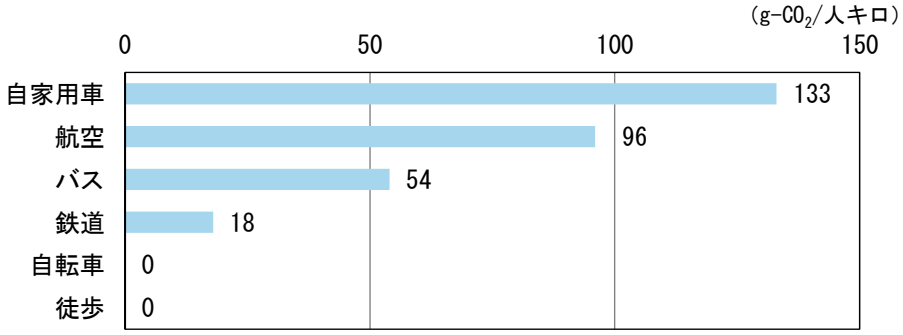


図　１人を１km 運ぶのに排出される CO_2

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（R2.4）

【課題】自動車から自転車や公共交通利用への転換

本市では、市民の交通手段として、自動車への依存度が高く、自動車保有台数も増加傾向にあります。

高齢者をはじめとする市民の交通手段として重要な公共交通の維持や温室効果ガスの削減の推進を図るため、過度の自動車利用から地球環境にやさしい自転車や公共交通利用への転換を図る必要があります。

３．３ 自転車の利用環境

（1）自転車通行空間の整備

「２．２ 自転車通行空間ネットワークの形成（P7）」のとおり、特に自転車利用の多い７つの地区を中心に自転車通行空間の整備を進め、令和元年度末までに、７地区合計で約３５㎞、市内全体では約４０㎞の整備が完了しています。

市民アンケート調査では、自転車を利用していない人が自転車を利用するようになるための条件として、「自転車が安全で走りやすい道路が増えれば利用したい」との回答が約３９％と最も多くなっています。

＜自転車通行帯の整備例＞
（戸畑区：市道浅生高峰１号線）

＜車道混在の整備例＞
（小倉北区：県道堅町到津線）

資料：北九州市道路維持課

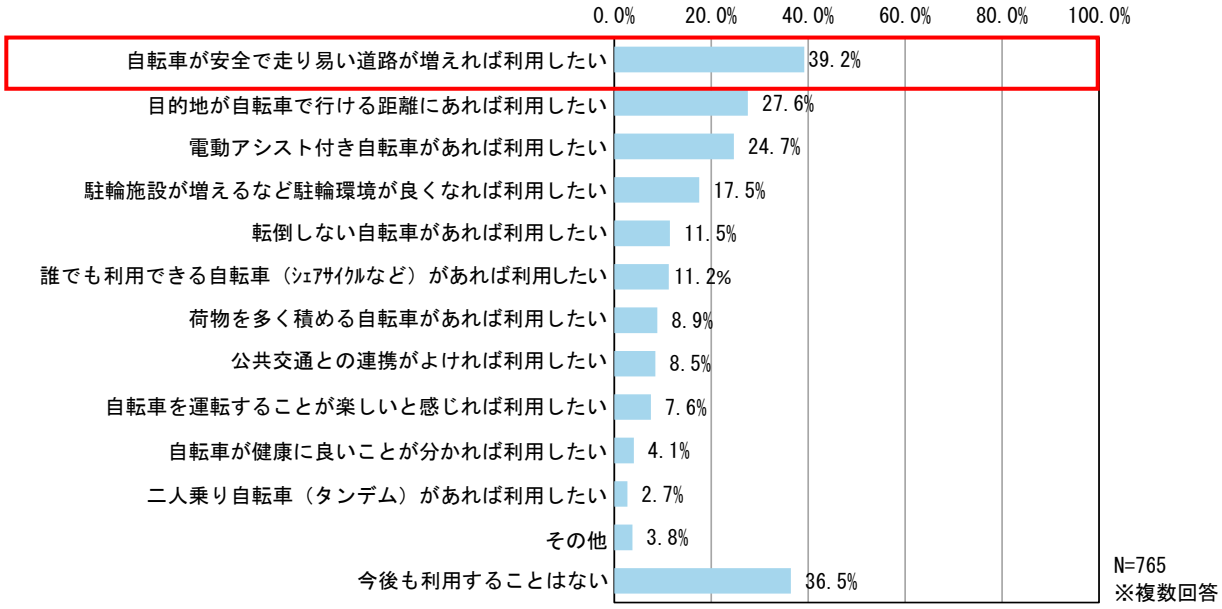


図　自転車を利用していない人が自転車を利用するようになるための条件

資料：市民アンケート（R2.3）

また、自転車利用を促進するために必要な施策としても、「自転車通行空間の整備」との回答が約６９％と最も多くなっています。

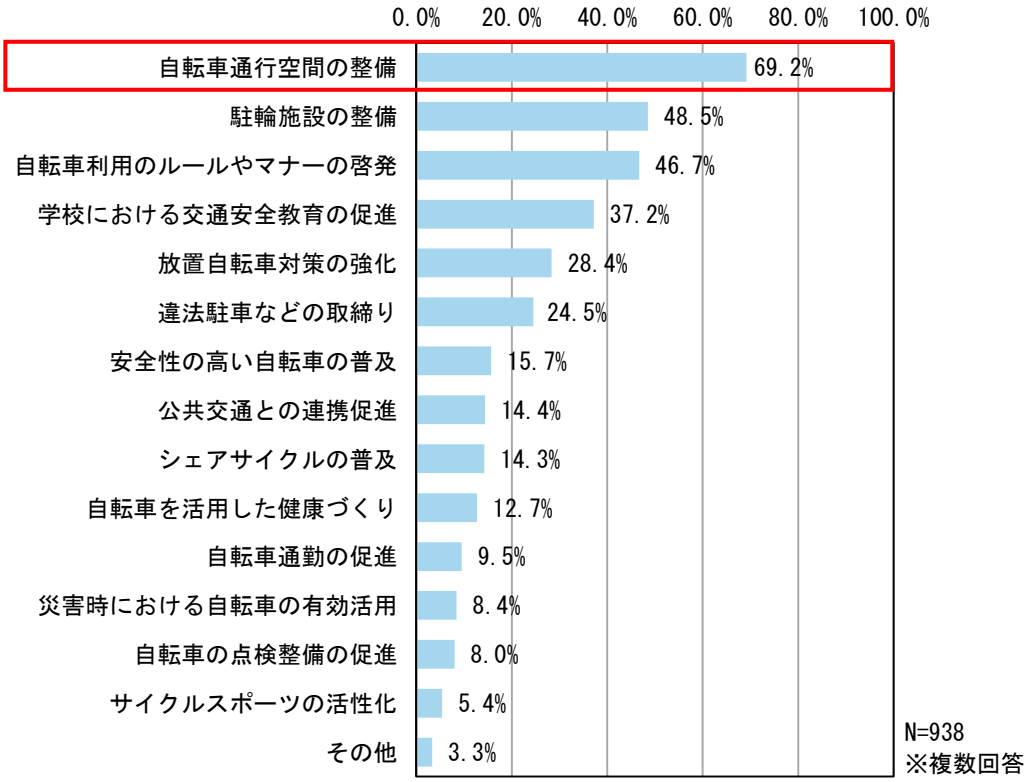


図　自転車利用を促進するための施策

資料：市民アンケート（R2.3）

(2) 自転車関連事故

本市の自転車関連事故は減少傾向にありますが、依然として年間６００件程度発生しています。事故の相手方の約９割は自動車となっており、約７割の事故が交差点部で発生しています。

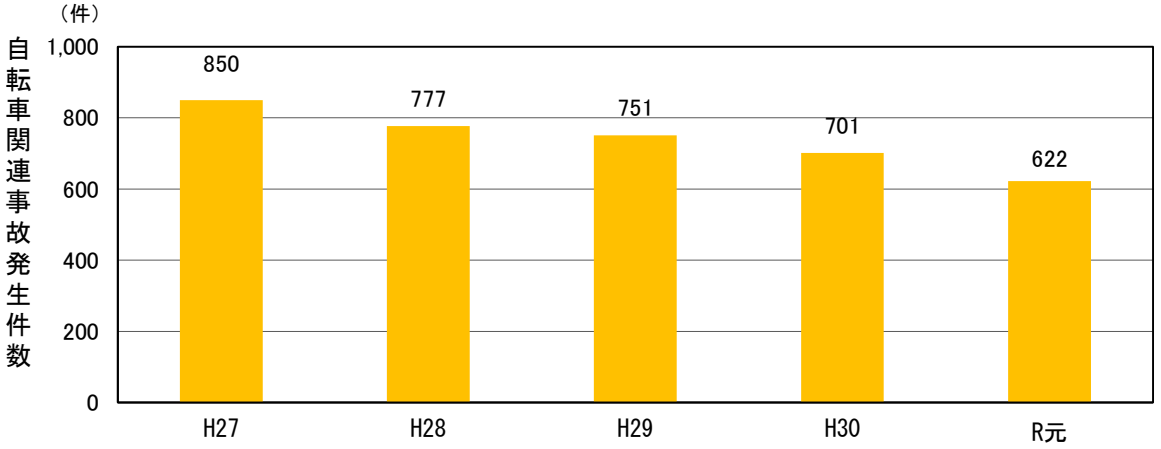


図　北九州市の自転車関連事故件数の推移

資料：福岡県警察（H27～R元）

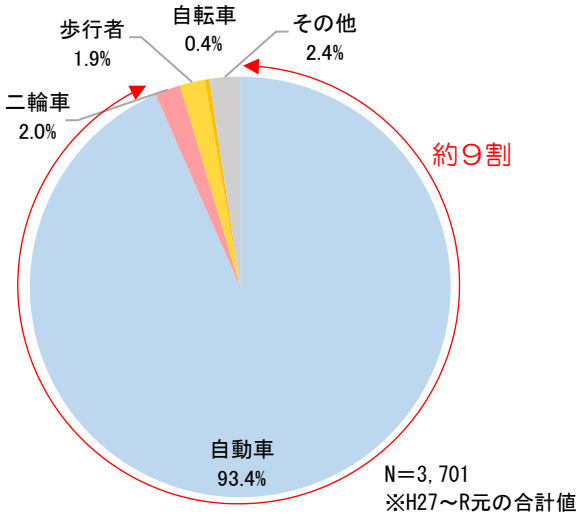


図　自転車関連事故の相手当事者

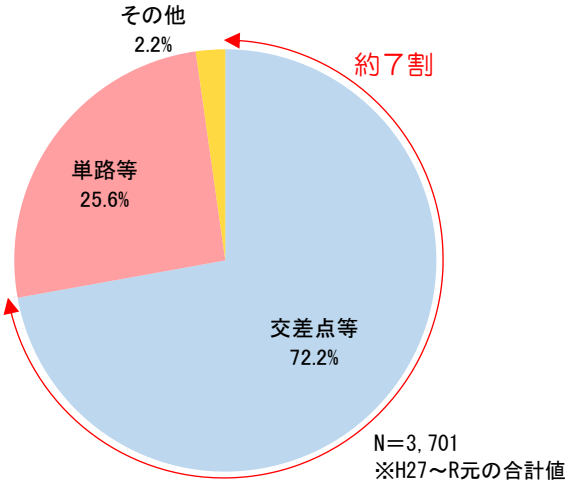


図　自転車関連事故の発生場所(道路形状別)

資料：福岡県警察（H27～R元）

事故類型別では、出会い頭の事故が半数以上を占めています。

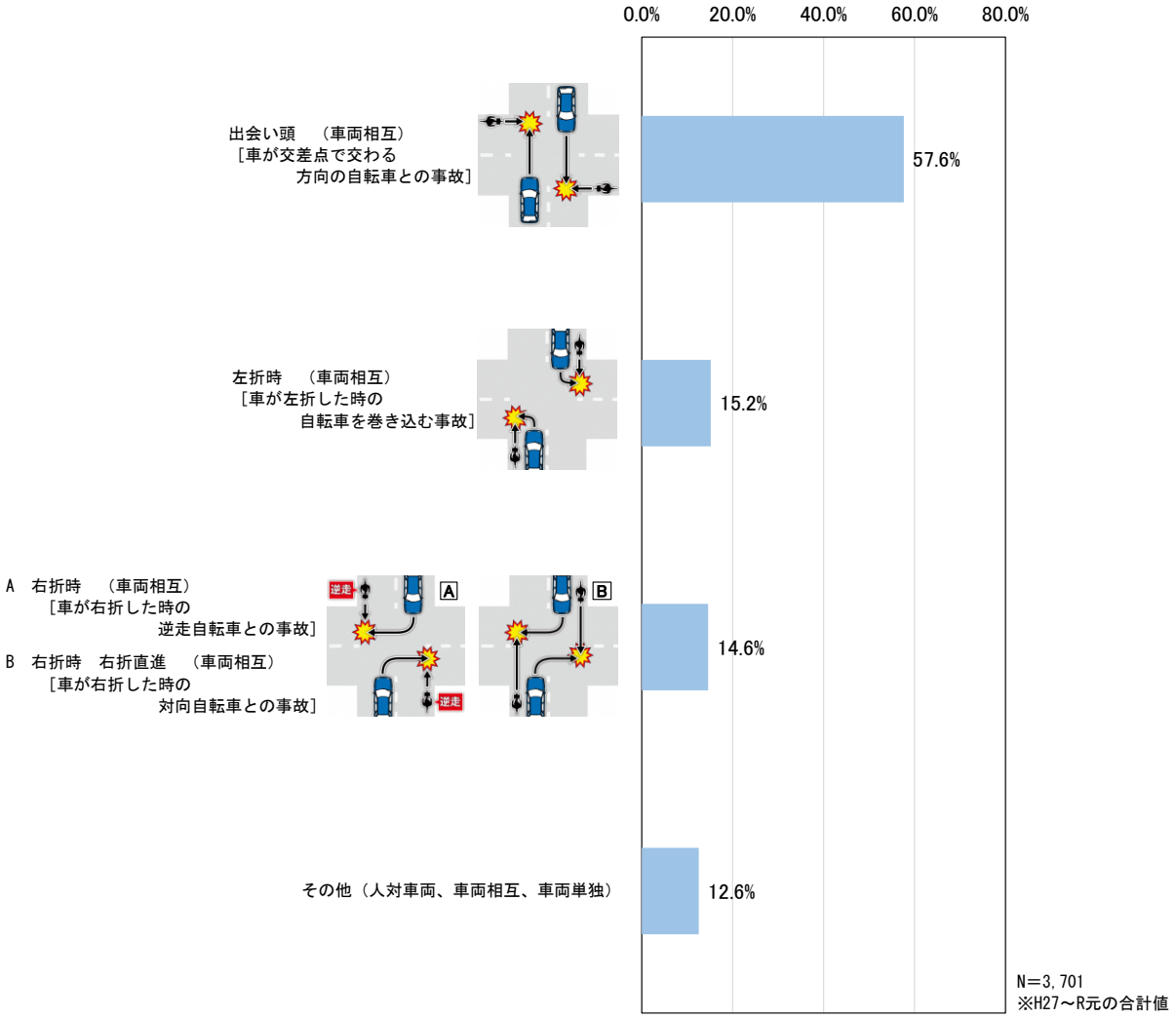


図　北九州市の自転車関連事故の事故類型

資料：福岡県警察（H27～R 元）

【課題】自転車通行空間の整備推進
【課題】交通ルールの遵守の徹底

自転車関連事故を削減するとともに、自転車利用の促進を図るため、引き続き安全で快適な自転車通行空間の整備を推進していく必要があります。

また、出会い頭や左折時の巻き込み事故を防止するためには、交差点での安全確認や一時停止といった交通ルールの遵守を徹底していくことが重要です。

(3) 駐輪施設の整備

「２．３ 駐輪環境の形成（P８）」のとおり、令和元年度末までに、市内に７７箇所の公共の駐輪施設を設置しています。

市民アンケート調査では、「３．３ 自転車の利用環境（１）自転車通行空間の整備（P２２）」のとおり、自転車利用を促進するために必要な施策として、「駐輪施設の整備」との回答が「自転車通行空間の整備」に次いで多くなっています。

また、「３．３ 自転車の利用環境（１）自転車通行空間の整備（P２１）」のとおり、自転車を利用していない人が自転車利用するための条件として、「駐輪施設が増えるなど駐輪環境が良くなれば利用したい」が４番目に多くなっています。

(4) 放置自転車

「２．３ 駐輪環境の形成（P８）」のような駐輪施設の整備のほか、定期的な放置自転車の撤去や駐輪指導などの対策を実施してきた結果、自転車放置禁止区域内の放置自転車の撤去台数は減少傾向にあります。

しかしながら、市街地や鉄道駅などの周辺では、依然として放置自転車が課題となっています。

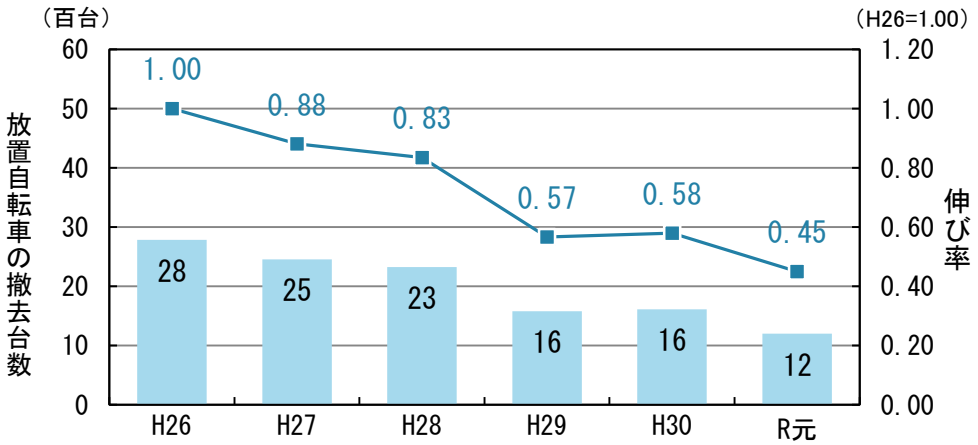


図　放置禁止区域内の放置自転車撤去台数の推移

資料：福岡県警察、北九州市道路維持課

＜放置された自転車＞

＜放置自転車の撤去（昼間）＞

資料：北九州市道路維持課

市民アンケート調査によると、自転車利用者の約８割が駐輪施設を利用していますが、残り２割は利用していません。

その理由として、「目的地またはその近辺に駐輪施設が無い」が最も多く、続いて「邪魔にならない場所なら停めても良いと思う」や「長い時間停めない」となっています。

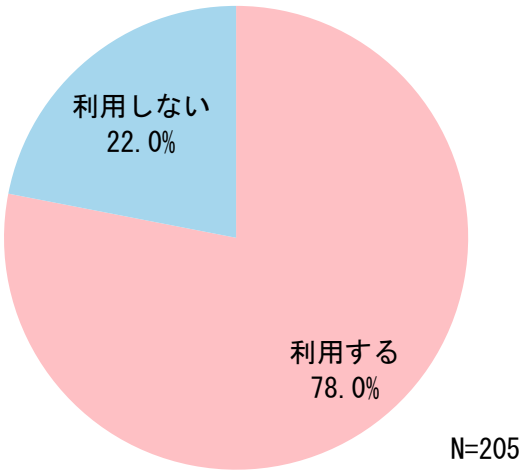


図　自転車駐輪施設の利用有無

資料：市民アンケート（R2.3）

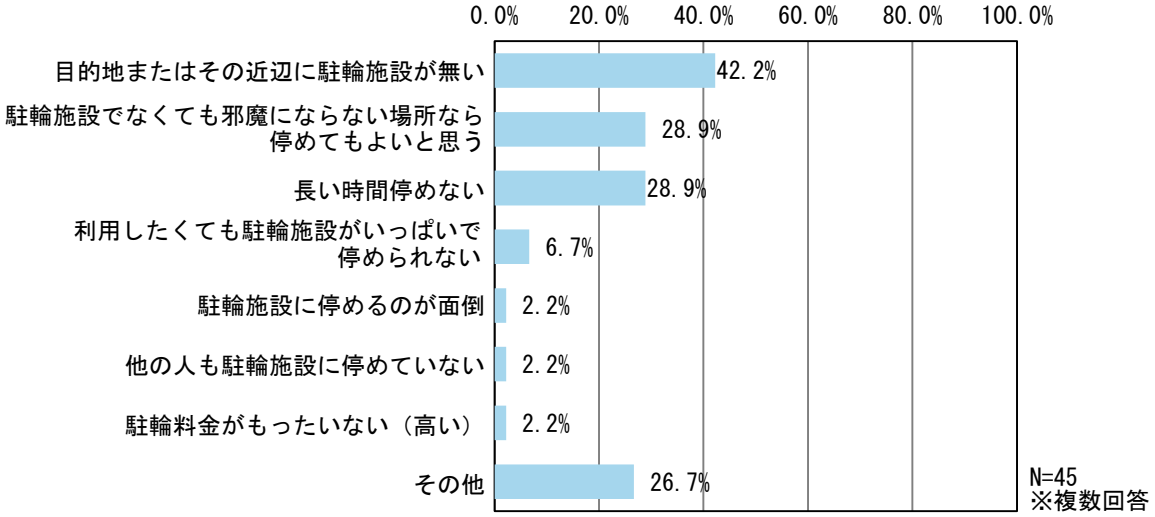


図　自転車駐輪施設を利用しない理由

資料：市民アンケート（R2.3）

【課題】利用しやすい駐輪環境の形成
【課題】放置自転車対策の推進

自転車の利用促進を図るためには、自転車通行空間の整備とともに利用しやすい駐輪施設の整備を推進する必要があります。

また、自転車や歩行者の通行阻害や都市景観の悪化などの要因となる放置自転車を抑制するためには、駐輪施設の整備とあわせて放置自転車の撤去のほか、駐輪ルールやマナーの啓発などの対策に取り組んでいく必要があります。

(5) 自転車盗難

本市の自転車盗難の認知件数は減少傾向にありますが、依然として年間約９００件発生しています。

一方で、市民アンケート調査によると、自転車盗難に有効といわれる二重施錠は約６割の人が実施しておらず、防犯登録についても２割以上の人が登録していません。

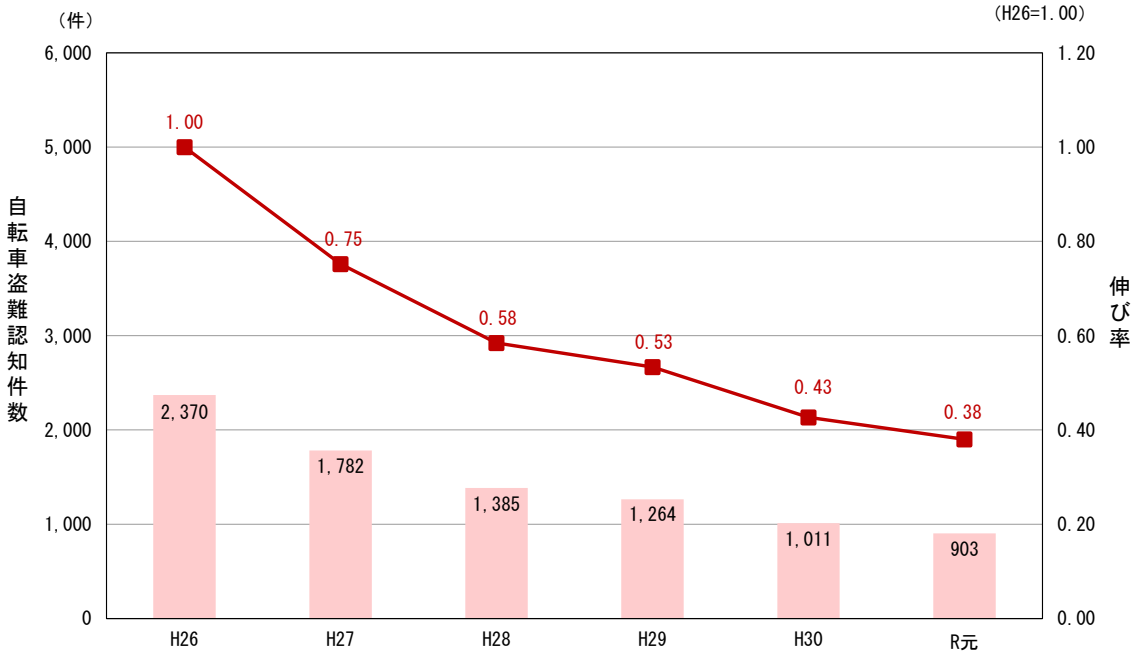


図　自転車盗難認知件数の推移

資料：福岡県警察

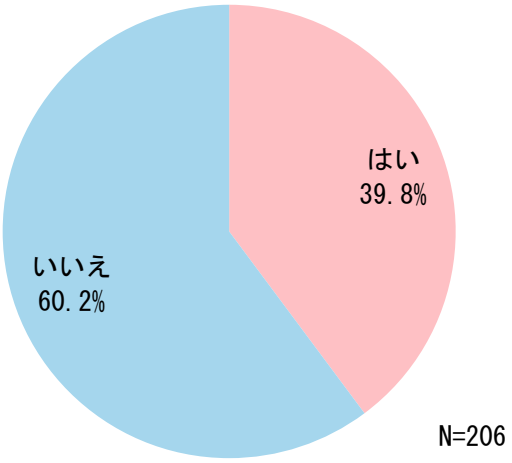


図　自転車駐輪施設利用時の二重施錠の実施状況

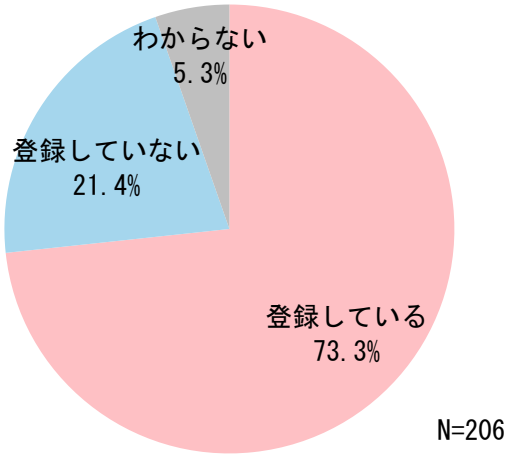


図　防犯登録制度の登録有無

資料：市民アンケート（R2.3）

【課題】自転車の盗難防止対策の推進

自転車の盗難を防止するため、二重施錠や防犯登録の普及促進などの対策を推進する必要があります。

(6) 自転車の安全利用

市民アンケート調査によると、自転車利用者が遵守しているルールやマナーとしては、「①スマートフォン・携帯電話を使いながら運転をしない」が約８５％と最も多く、次いで「②夜間はライトを点灯する」が約８３％となっています。

これに対して、「⑨車道の左側を通行する」は約６３％、「⑩歩道内を通行する場合は、歩行者優先で車道寄りを徐行する」は約５８％にとどまっています。特に「⑫ヘルメットを着用する」では、約１７％と他の項目に比べて著しく低くなっています。

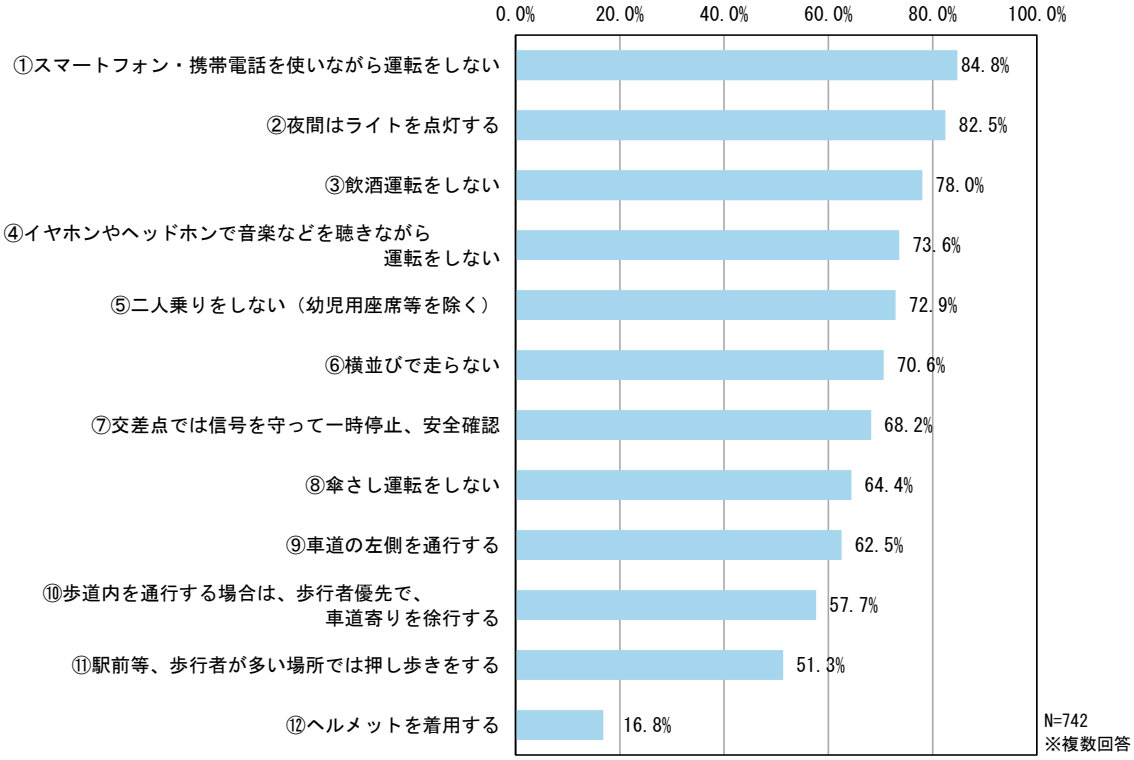


図　自転車乗車時に守っているルール・マナー

資料：市民アンケート（R2.3）

また、自転車の日常点検については約３割の人が実行しておらず、自転車保険については約９割の人が知っていますが、加入している人は５割にとどまっています。

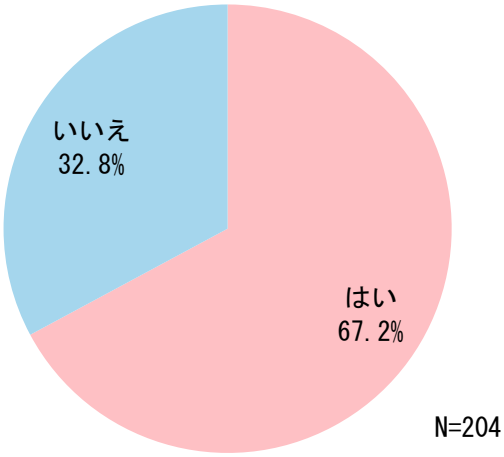


図　自転車の日常点検の実施状況

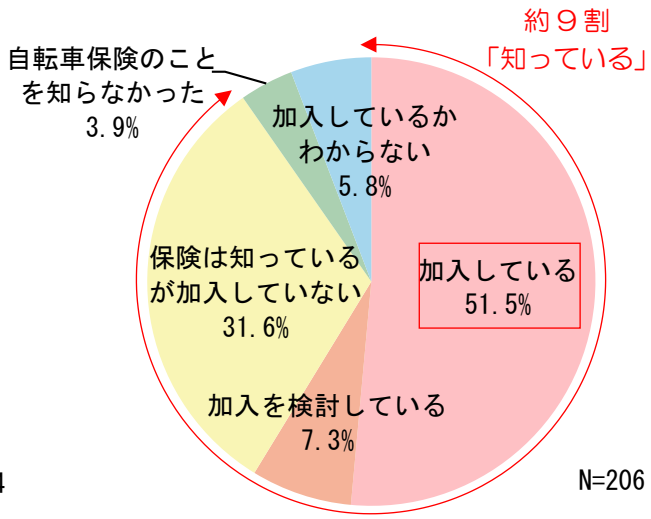


図　自転車保険の加入状況

資料：市民アンケート（R2.3）

【課題】自転車の安全利用に向けた交通安全教育やルール･マナーなどの啓発の充実

自転車は車両の一種であり、自転車を運転する際は、自動車等と同様に、交通ルールを遵守しなければなりません。特に歩道内における自転車の無謀な通行やルール違反は歩行者の安全性を脅かす危険な行為となります。

しかしながら、市民アンケート調査によると、車道左側の通行や歩道内の歩行者優先など、自転車を安全に利用する上でのルールやマナーが十分に守られているとは言えません。比較的多く守られていると回答があったルールやマナーについても、守らなければ事故に直結するものであるため、更なる徹底が必要です。

また、安全・安心な自転車利用のためには、自転車の日常点検や万が一の事故に備えた自転車保険への加入も重要です。

本市では、自転車の安全利用に向け、交通安全教育やルール・マナーの啓発、自転車保険の加入促進などに取り組んできましたが、今後、こうした取り組みを更に充実していく必要があります。

(7) サイクルツーリズム

全国的なサイクルツーリズム推進の機運の高まりなどを受け、平成３０年５月に福岡県および本市を含む県内市町村や関係団体等で組織する「福岡県サイクルツーリズム推進協議会」が設立されました。

同協議会では、県内で、１０の広域モデルルートを設定し、サイクリストの受け入れ環境の整備や情報発信などに取り組んでいます。

① 福岡・糸島ルート　：約７８km
② 直方・宗像・志賀島ルート　：約９０km
③ あさくら・大刀洗周遊ルート：約７３km
④ 久留米・うきは周遊ルート　：約７７km
⑤ 北九州（門司）・京築ルート：約８９km
⑥ 北九州（門司）・芦屋ルート：約４４km
⑦ 筑後周遊ルート　：約５５km
⑧ 豊前・東峰ルート　：約６１km
⑨ 那珂川・大牟田ルート　：約８６km
⑩ 直方・嘉麻、筑豊周遊ルート：約１１０km

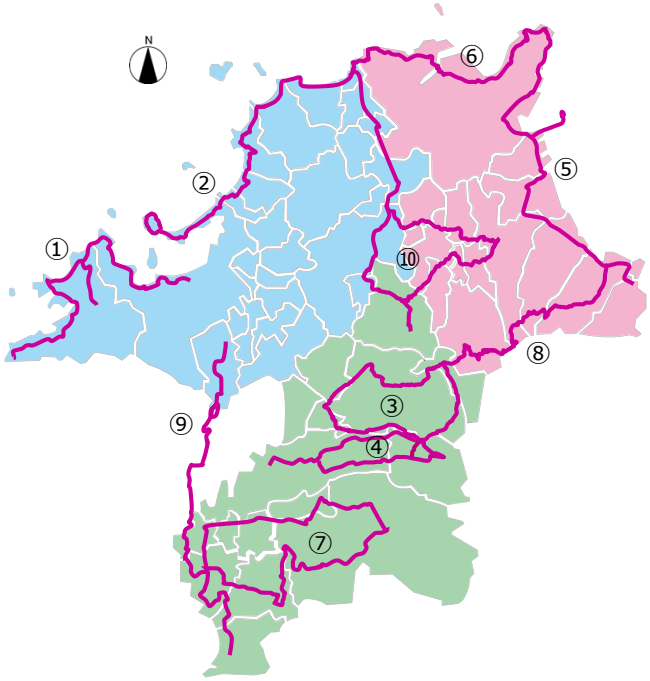


図　福岡県サイクルツーリズム広域モデルルート（１０ルート）

＜ウェブサイト「CYCLE＆TRAIL FUKUOKA」＞

資料：福岡県

【課題】サイクルツーリズムの推進

近年、国内外の旅行者のニーズは、買い物主体の「モノ消費」から、体験型観光である「コト消費」へシフトしており、地域を巡り、沿線の魅力を楽しむ体験や交流ができる自転車を活用した観光地域づくりが有望視されています。

本市の新たな魅力を創出し、多くの観光客を呼び込むためにサイクルツーリズムを推進していく必要があります。

(8) 災害時の自転車の活用

東日本大震災の被災地では、自転車が持つ機動性を生かして、発災後の移動手段として自転車の利用が増加しました。今後、国においては、被災状況の把握や住民の避難等、災害時における自転車の活用に関する課題や有用性について検討するとともに、国土強靭化計画の見直しに際し、大規模災害発生時における自転車の活用について位置付けるなど、必要な措置を講じるとされています。

また、福岡県自転車活用推進計画においても、国による検討結果を踏まえ、住民の避難所、災害時における自転車の活用を検討することとしています。

【課題】災害時の自転車の活用

国や福岡県の検討結果を踏まえ、災害時における自転車の活用を検討する必要があります。

３．４ 新型コロナウイルス感染症の拡大

新型コロナウイルス感染症が拡大し、これを防止するために、令和２年４月７日に福岡県に対して緊急事態宣言がなされるなど、市民生活に大きな影響が生じています。

新型コロナウイルス感染症の拡大を防止するためには、「三密※の回避」や「人と人との距離の確保」など、「新しい生活様式」を定着させる必要があります。

令和２年３月２８日、政府が発表した「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」では、感染の拡大を防止するため、自転車通勤等の人との接触を低減する取り組みを推進することとされています。

※［密閉（みっぺい）された場所；窓やドアが開いていない、風通しの悪い場所］、［密集（みっしゅう）した場所；人がたくさん集まっている場所］、［密接（みっせつ）した場面；人と人との距離が近い場面］

【課題】新型コロナウイルス感染症の拡大防止

自転車通勤の促進など、新型コロナウイルス感染症の拡大防止に向けた取り組みを推進する必要があります。

4． 自転車の活用を推進するための計画目標

本市の自転車に関する現状から見える課題を踏まえ、自転車の活用を計画的に推進するために、国や福岡県の自転車活用推進計画を勘案し、４つの計画目標を定めます。

北九州市の自転車に関する現状から見える課題

3.1 地域特性

○人口減少や高齢化の進展に対応したまちづくり

○健康増進に向けた運動習慣の確保

3.2 交通特性

○自動車から自転車や公共交通利用への転換

3.3 自転車の利用環境

○自転車通行空間の整備推進

○交通ルールの遵守の徹底

○利用しやすい駐輪環境の形成

○放置自転車対策の推進

○自転車の盗難防止対策の推進

○自転車の安全利用に向けた交通安全教育やルール･マナーなどの啓発の充実

○サイクルツーリズムの推進

○災害時の自転車の活用

3.4 新型コロナウイルス感染症の拡大

○新型コロナウイルス感染症の拡大防止

目標

目標１ 自転車を快適に利用できる環境づくり

安全で快適な自転車通行空間を創出するとともに、自転車と公共交通との連携を強化し、双方の利便性を向上させることにより、過度な自動車利用から自転車や公共交通利用への転換を促進し、交通分野の低炭素化や道路交通の円滑化およびコンパクトなまちづくりを推進します。

目標２ 自転車を活用した市民の健康づくり

日常生活やスポーツ・レクレーション活動における自転車利用の普及を推進することにより、日常における身体活動量の増加を促し、市民の体力向上や健康増進を図ります。

目標３ 自転車を活用した観光・賑わいづくり

自転車で走ること自体を楽しむ、あるいは自転車で地域を巡り、沿線の魅力等を楽しむことができるサイクリング環境を創出することにより、サイクルツーリズムを推進し、観光の振興とまちの賑わいの創出を図ります。

目標４ 自転車を安全・安心に利用できる環境づくり

自転車通行空間の整備とともに、交通安全に関する教育や啓発を通じて、自転車・歩行者・自動車が互いの特性や交通ルールを理解し、尊重しあう意識を醸成することにより、自転車だけでなく、歩行者や自動車にとっても安全な交通環境を創出します。また、自転車保険の加入促進や自転車盗難の防止などに取り組み、安心して自転車が利用できる環境づくりを推進します。

5． 目標を実現するための施策の展開

自転車の活用推進を図るために設定した４つの計画目標を実現するため、それぞれの目標に応じたハード、ソフトの両面からの施策を展開します。

目標１　自転車を快適に利用できる環境づくり

施策１．自転車通行空間ネットワークの形成
（１）自転車ネットワーク計画の策定
（２）自転車通行空間の整備

施策２．利用しやすい駐輪環境の形成
（１）ニーズや利用特性に応じた駐輪施設整備の推進
（２）市営有料自転車駐車場の利便性向上

施策３．放置自転車対策の推進
（１）自転車放置禁止区域の指定と放置自転車の撤去
（２）駐輪ルールに関する広報・啓発

施策４．シェアサイクル事業の推進
（１）効果的なシェアサイクルステーションの配置検討
（２）IoT を活用した貸出・返却システムの導入検討

施策５．サイクル＆ライドの促進
（１）ニーズや利用特性に応じた駐輪施設整備の推進【再掲】
（２）サイクルトレイン・サイクルバスの導入検討

施策６．自転車利用の促進に関する情報発信の充実

目標２　自転車を活用した市民の健康づくり

施策７．健康増進に関する広報・啓発

施策８．自転車貸出し施設の活用

施策９．自転車通勤の促進

目標３　自転車を活用した観光・賑わいづくり

施策１０．サイクルツーリズムの推進
（１）広域モデルルートの整備
（２）サイクリストの受入環境の整備
（３）情報発信

施策１１．シェアサイクル事業の推進　【再掲】

目標４　自転車を安全・安心に利用できる環境づくり

施策１２．自転車通行空間ネットワークの形成【再掲】

施策１３．自転車の安全利用に向けた市民の交通安全意識の向上
（１）自転車利用に関する安全教育の推進
（２）自転車の安全利用に向けた広報・啓発
（３）自転車利用時のヘルメットの着用促進
（４）自転車の点検・整備に関する広報・啓発

施策１４．自転車保険の加入促進

施策１５．自転車盗難の防止
（１）自転車盗難防止に向けた広報・啓発
（２）keeple 活動への協力
（３）防犯登録の普及促進

施策１６．災害時における自転車の活用

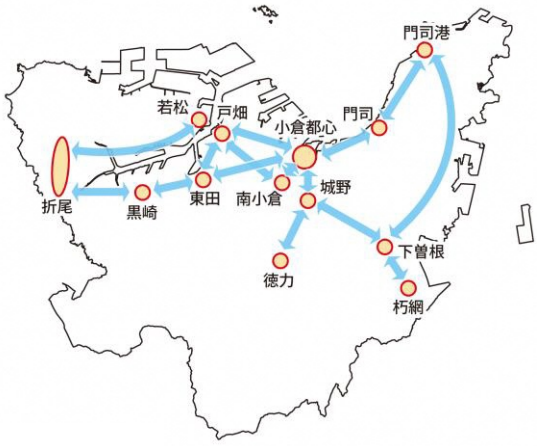
5.1　目標１　自転車を快適に利用できる環境づくり

施策１．自転車通行空間ネットワークの形成

自転車だけでなく、歩行者や自動車も安全で快適に道路を通行できるよう、自転車通行空間の整備を推進し、小倉都心地区をはじめとする１３の整備拠点について、拠点内および拠点間を結ぶ自転車通行空間ネットワークの形成を図ります。

また、整備拠点ごとに自転車ネットワーク計画を策定し、計画的かつ効果的な自転車通行空間の整備を推進します。

なお、自転車ネットワーク計画については、自転車の利用状況などに応じて更新します。



整備拠点（１３）	
門司港地区	
門司地区	
小倉都心地区	●
南小倉地区	●
城野地区	●
下曽根地区	●
徳力地区	●
朽網地区	
若松地区	
東田地区	
黒崎地区	
折尾地区	●
戸畑地区	●

●:ネットワーク計画策定地区

図　自転車通行空間ネットワーク形成のイメージ

(1) 自転車ネットワーク計画の策定

自転車ネットワーク計画を構成する路線については、下記の①～⑧を適宜組み合わせて選定します。

①自転車交通量の多い路線
②交通結節点や公共施設、そのほか地域の核となる商業施設などに接続する路線
③自転車事故の多い路線
④高校や大学へ接続する路線
⑤自転車利用の増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
⑥シェアサイクルのステーションを結ぶ路線
⑦既に自転車通行空間が整備されている（または整備に着手している）路線
⑧自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

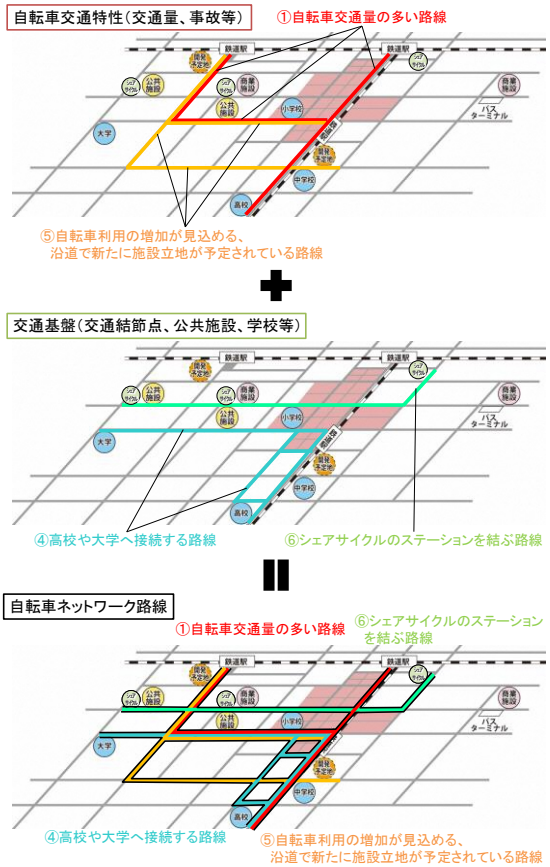


図　自転車ネットワーク計画路線の選定イメージ

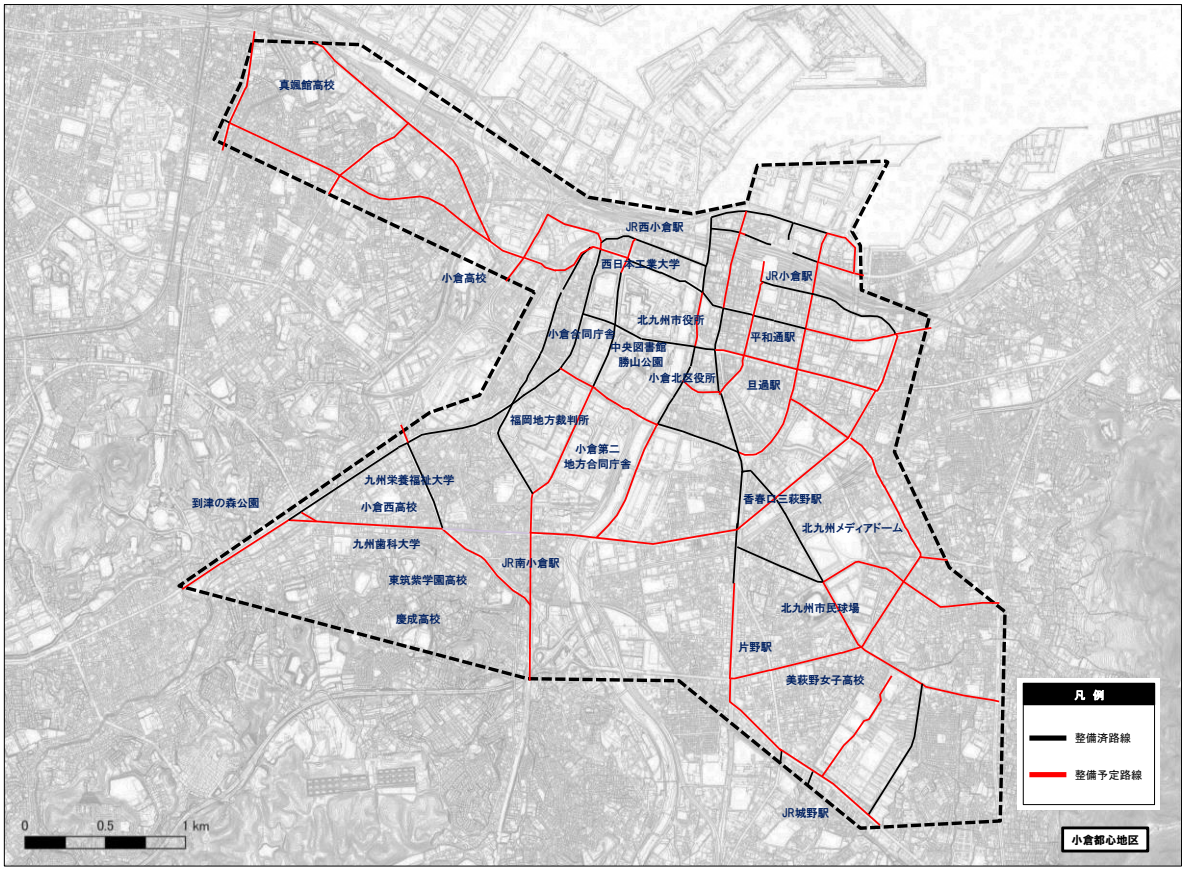


図　ネットワーク計画図（小倉都心地区）

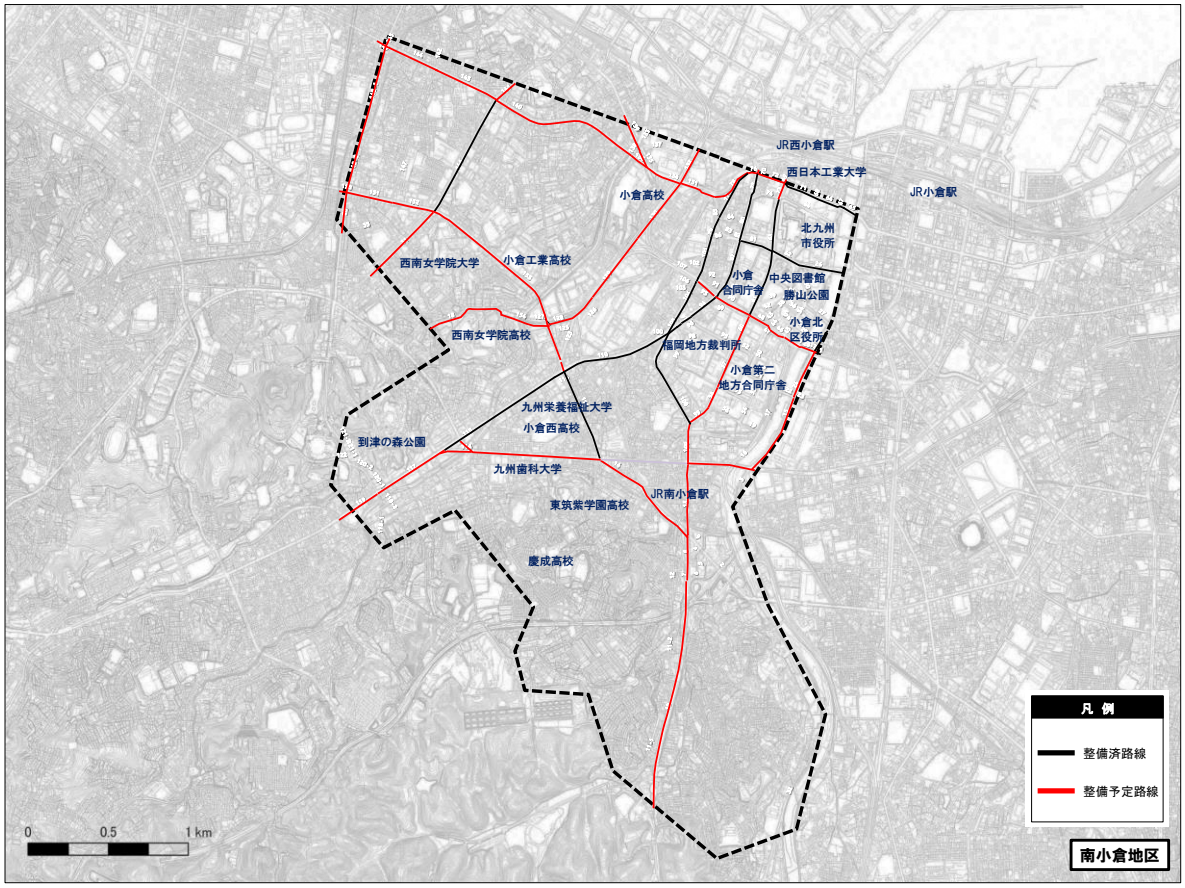


図　ネットワーク計画図（南小倉地区）

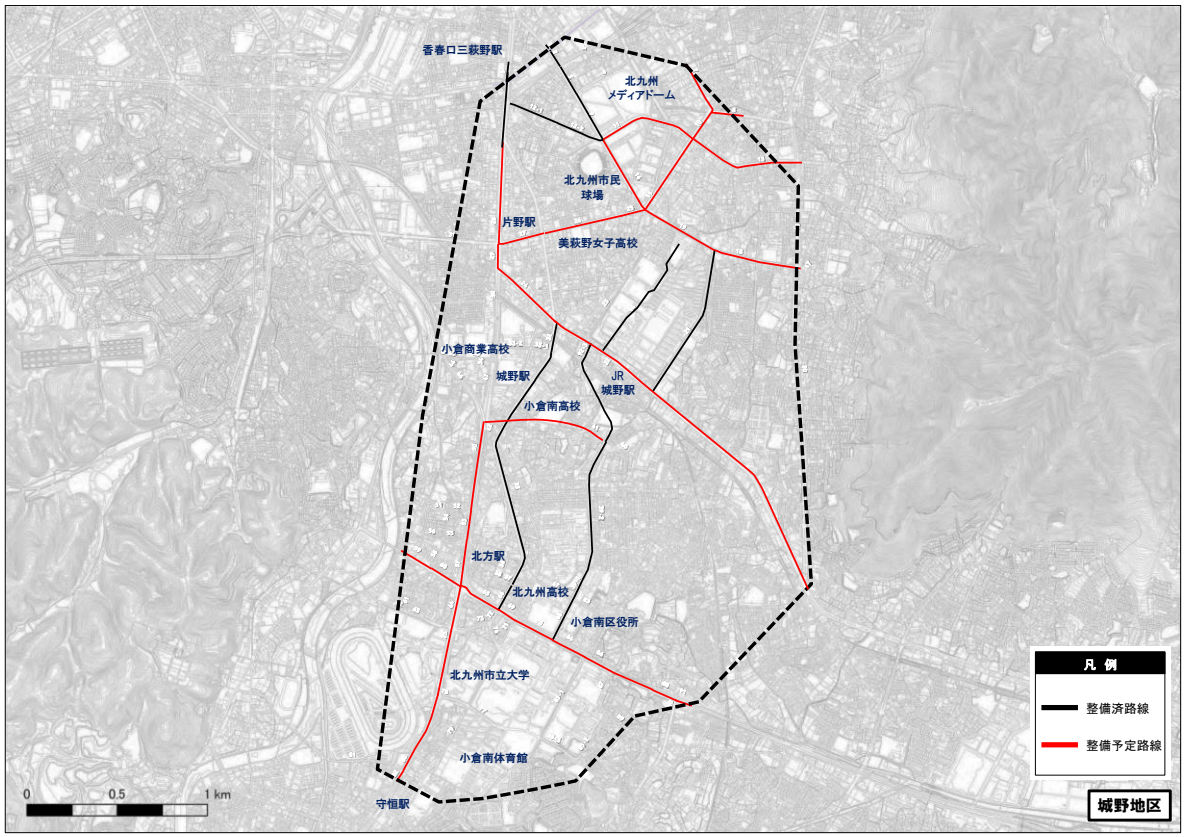


図　ネットワーク計画図（城野地区）

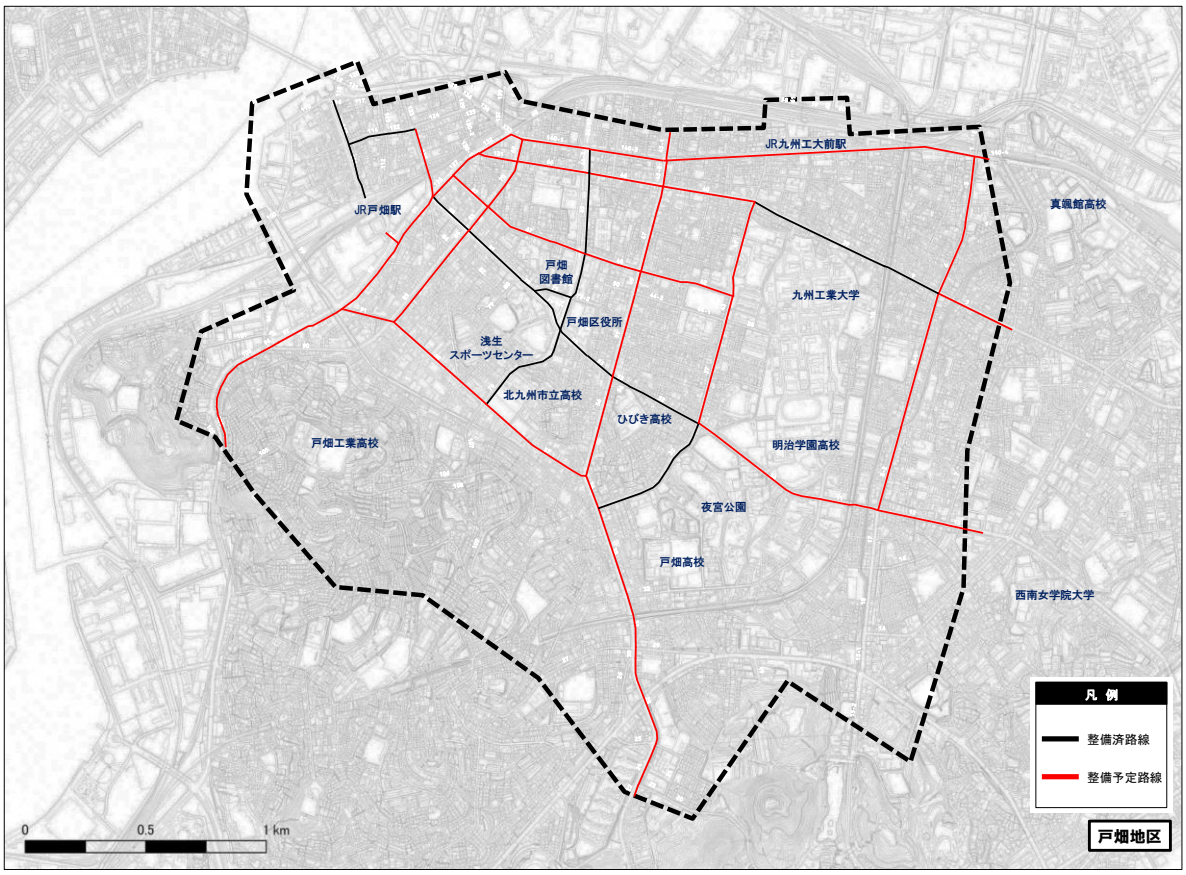


図　ネットワーク計画図（戸畑地区）

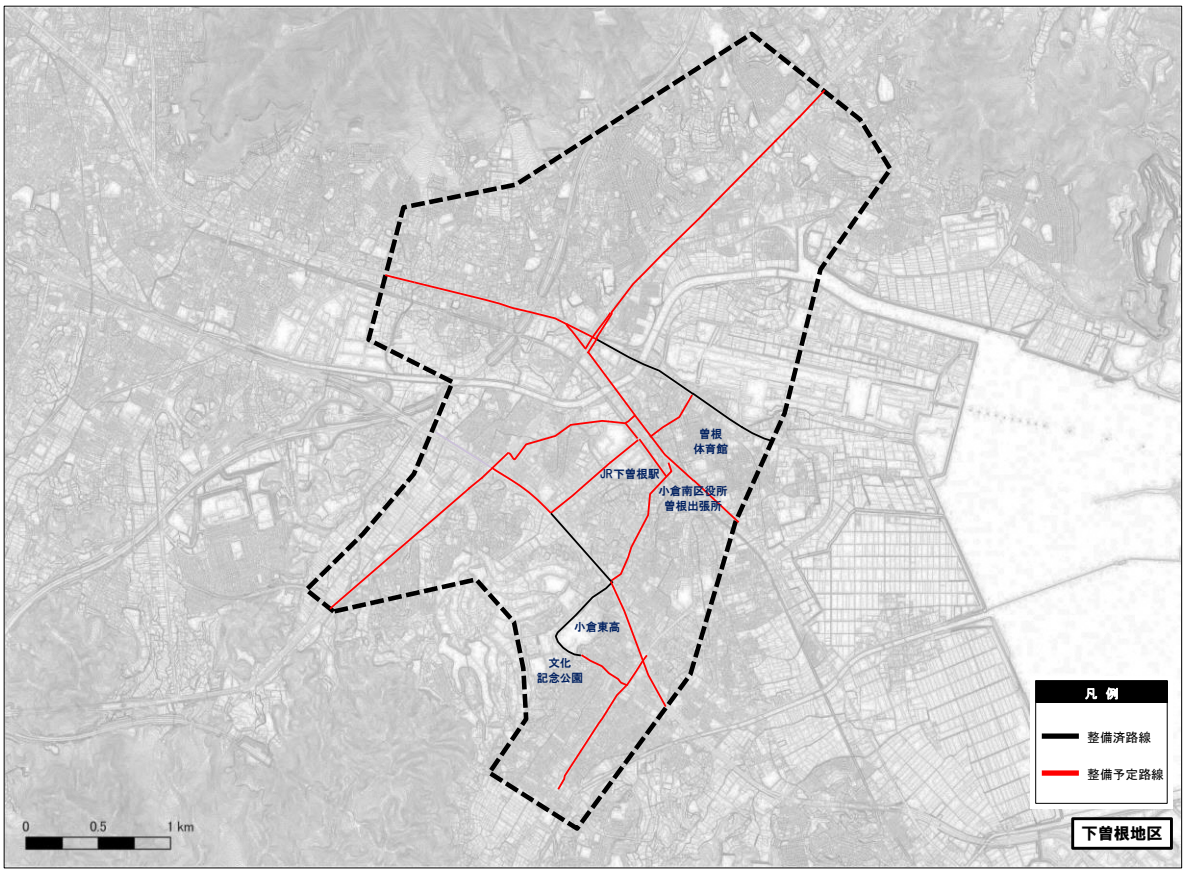


図　ネットワーク計画図（下曽根地区）

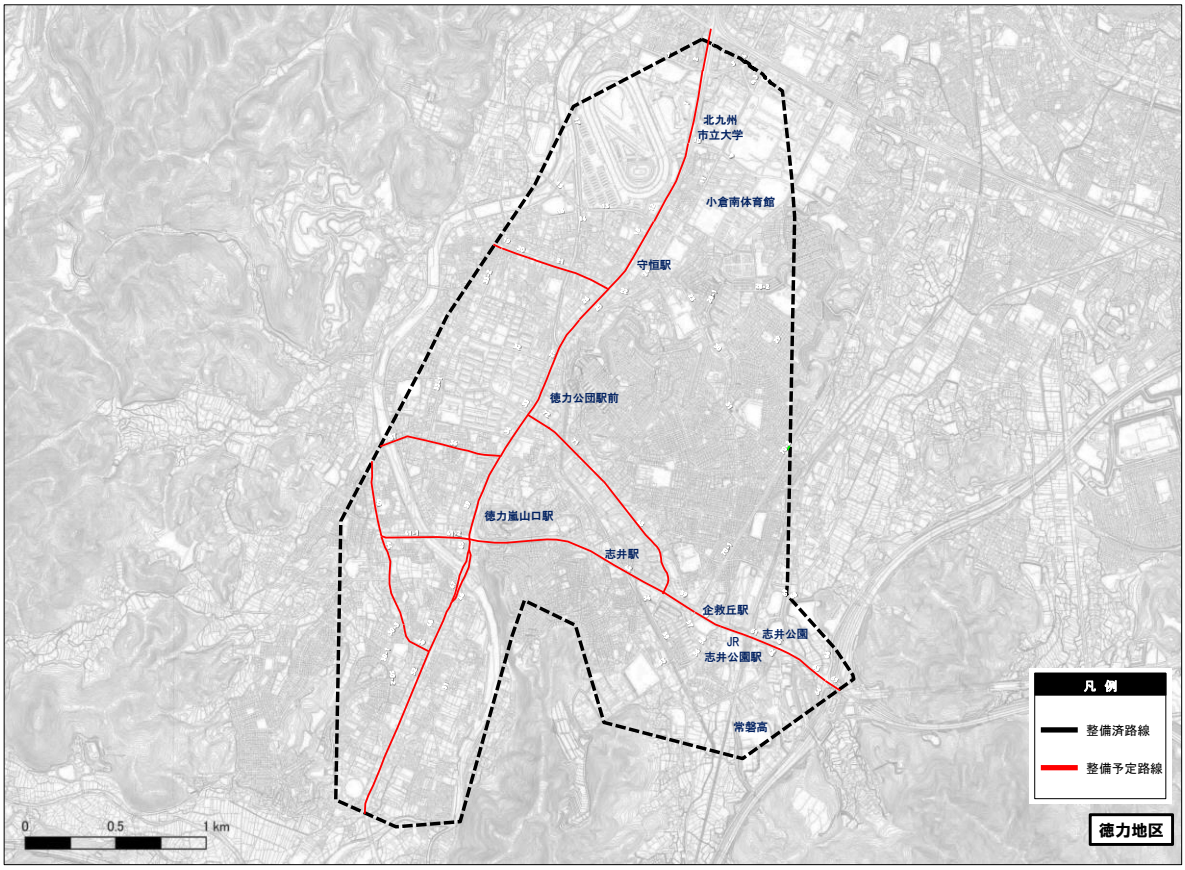


図　ネットワーク計画図（徳力地区）

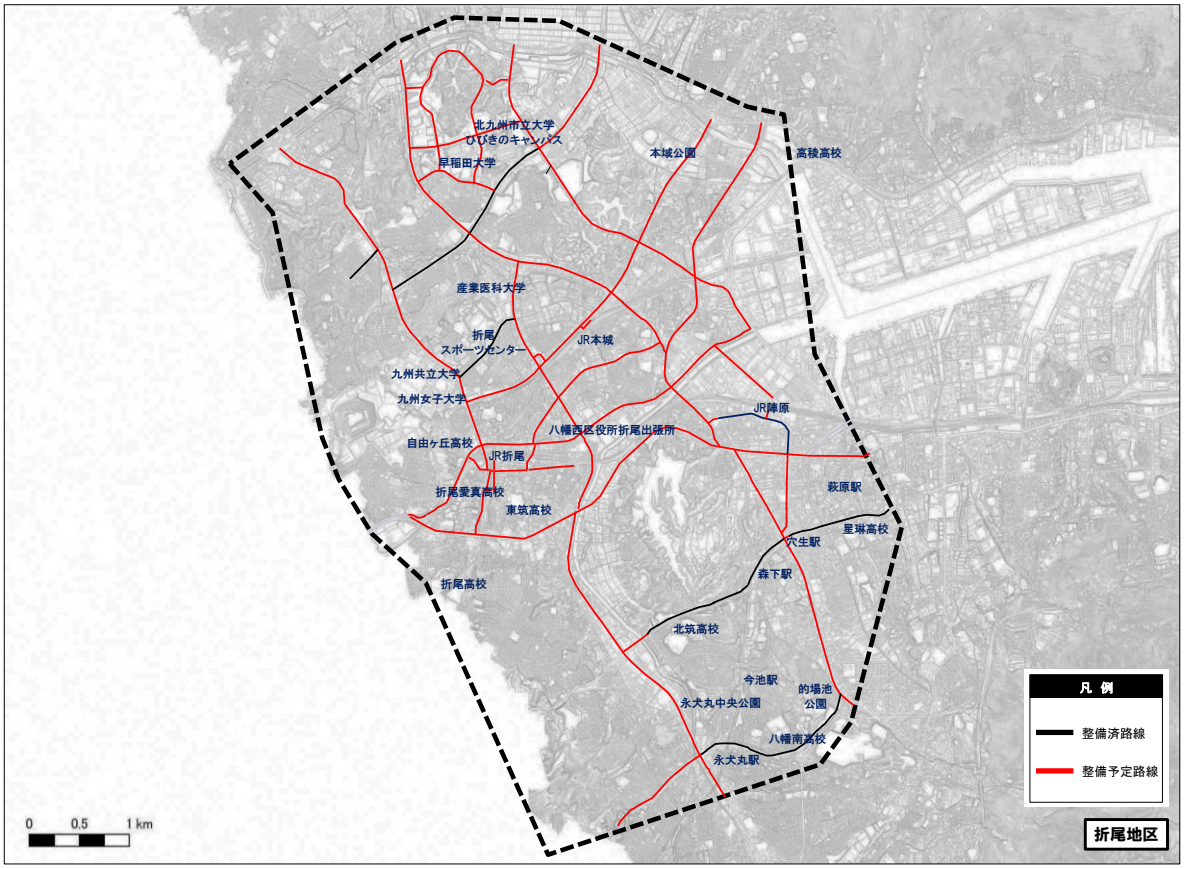
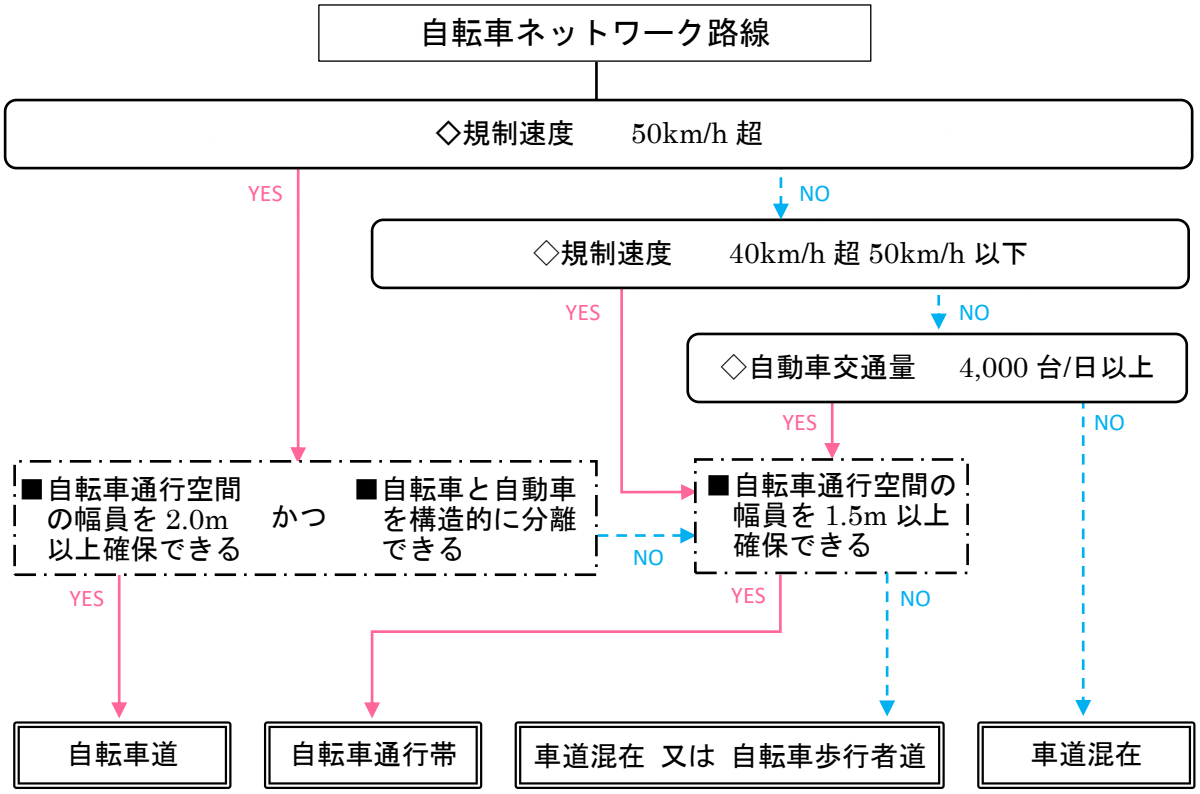


図　ネットワーク計画図（折尾地区）

(2) 自転車通行空間の整備

自転車通行空間の整備においては、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成２８年７月国土交通省・警察庁）」や平成３１年４月の「道路構造令」の改正を踏まえ、下記の基本的な考えのもと、対象路線の交通状況を総合的に勘案したうえで、交通管理者などと協議しながら適切な整備形態を選定します。

＜自転車通行空間の整備形態選定の基本的な考え方＞



※空間的制約等により上記整備形態が困難な場合は、代替路の検討を行う。
また、将来、改良工事実施の際には、再度整備形態を検討する。

＜自転車通行空間の整備形態と整備イメージ＞

整備形態		整備イメージ
自転車道		
自転車通行帯		
車道混在		
自転車歩行者道	（分離タイプ）	
	（共存タイプ）	

施策２．利用しやすい駐輪環境の形成

ニーズや利用特性に応じた駐輪施設の整備や主要駅等に設置した市営有料自転車駐車場の利便性向上により、利用しやすい駐輪環境の形成を図ります。

（1）ニーズや利用特性に応じた駐輪施設整備の推進

自転車利用や放置自転車の状況を踏まえ、目的や日時等の利用特性に応じた駐輪施設の整備を推進します。

また、自転車と公共交通との連携を強化し、相互の利便性の向上を図るため、JR 駅やモノレール駅、バス停における駐輪施設の整備を推進していきます。

＜八幡駅前自転車駐車場＞

＜堺町地区の駐輪施設＞

＜三萩野バス停自転車駐車場＞

資料：北九州市道路維持課

（2）市営有料自転車駐車場の利便性向上

利用者の入退場をスムーズにするために、電磁ロック式ラックや自動精算機、自動定期券更新機などの導入を検討します。

また、近年利用が増加している電動アシスト付自転車や子ども乗せ自転車といった多様な車種に対応できる駐輪スペースの確保に努めるなど、自転車利用者にとって使いやすい施設を目指した取り組みを推進します。

＜電磁ロック式ラック＞

＜子ども乗せ自転車に対応した駐輪施設の整備事例＞

資料：北九州市道路維持課

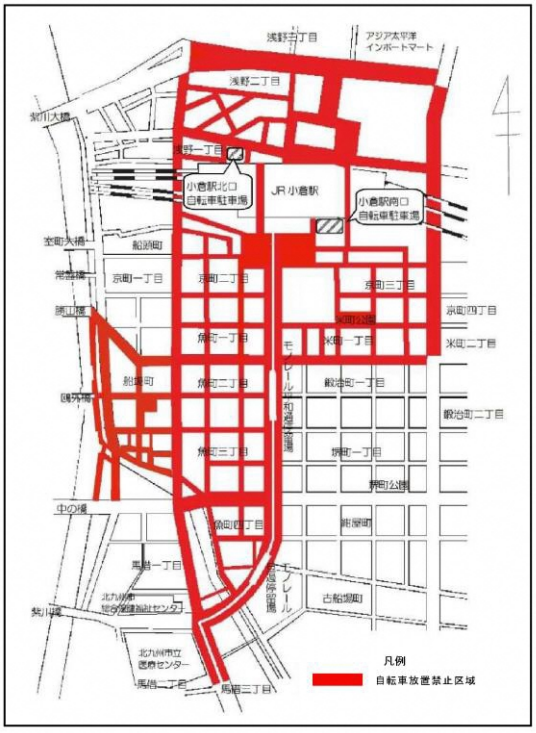
施策３．放置自転車対策の推進

自転車や歩行者の通行阻害や都市景観の悪化などの要因となる放置自転車に対し、利用しやすい駐輪環境の形成とあわせて、「北九州市自転車の放置の防止に関する条例」に基づく自転車放置禁止区域の指定や放置自転車の撤去のほか、駐輪ルールに関する広報・啓発などの取り組みの充実を図ります。

（1）自転車放置禁止区域の指定と放置自転車の撤去

放置自転車の多い地域については、必要に応じて自転車放置禁止区域の拡大や新たな指定を検討します。また、自転車の放置の多い時期や時間帯などを踏まえ、効果的な放置自転車の撤去を実施していきます。

変更前



変更後　（内容：堺町地区周辺の追加）

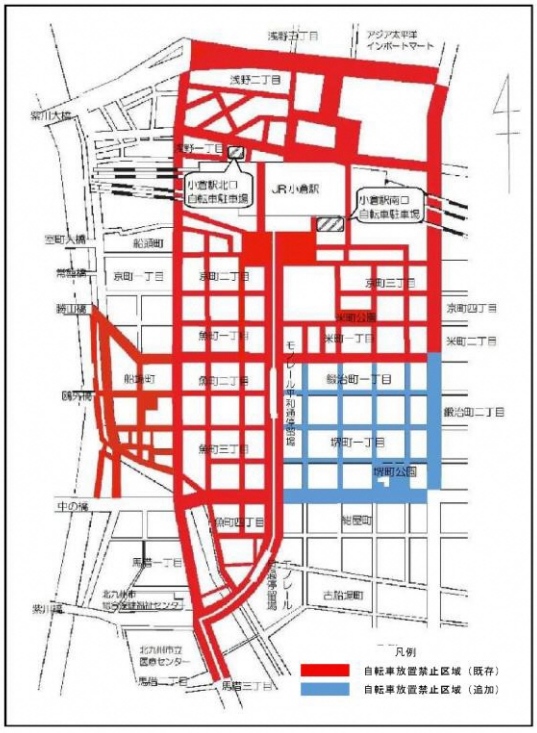


図　JR 小倉駅周辺地区自転車放置禁止区域の拡大（R2.3）

資料：北九州市道路維持課

＜放置自転車の撤去（夜間）＞

資料：北九州市道路維持課

（2）駐輪ルールに関する広報・啓発

駐輪指導員による啓発や駐輪施設への誘導のほか、街頭啓発や市内の高等学校へのパンフレットの配布などの広報・啓発活動を継続的に実施します。

＜放置自転車の防止に関するパンフレット＞

資料：北九州市道路維持課

施策４．シェアサイクル事業の推進

公共交通の機能補完やまちの回遊性向上に寄与し、通勤・通学、買い物、観光、ビジネスと多様な用途への活用が可能な交通サービスであるシェアサイクル事業を推進します。

シェアサイクル事業の推進にあたっては、さらなる利用の促進を図るため、効果的なステーションの設置や IoT を活用した利便性の高い貸出・返却システムの導入などを検討します。

（1）効果的なシェアサイクルステーションの配置検討

シェアサイクルにおいては、利用できるステーションの数や位置が利便性に大きく関係します。そこで、利用者ニーズや公共交通との連携などを踏まえた効果的なステーションの配置を検討します。

（2）IoT を活用した貸出・返却システムの導入検討

スマートフォン上で登録・貸出・返却・検索などの手続きができる IoT を活用した貸出・返却システムの導入を検討します。また、シェアサイクルと公共交通を組み合わせた経路検索や予約・キャッシュレス決済まで行う MaaS（Mobility as a Service）の導入も併せて検討します。

施策５．サイクル＆ライドの促進

（1）ニーズや利用特性に応じた駐輪施設整備の推進【再掲】

自転車と公共交通との連携を強化し、相互の利便性の向上を図るため、JR 駅やモノレール駅、バス停における駐輪施設の整備を推進していきます。

（2）サイクルトレイン・サイクルバスの導入検討

自動車依存からの脱却をしていくためには、公共交通や自転車の利用促進が必要であることから、公共交通や自転車の利便性を向上していく必要があります。そこで、中長距離を移動できる公共交通と短距離を機動的に移動できる自転車の連携を図ることを目的として、「サイクルトレイン」や「サイクルバス」の導入を検討します。

＜サイクルバスの事例＞

自転車ラックバス（神奈川中央交通株式会社）

資料：神奈川中央交通株式会社 HP

＜サイクルトレインの事例＞

上毛鉄道サイクルトレイン（上毛電気鉄道株式会社）

資料：上毛電気鉄道株式会社 HP

施策６．自転車利用の促進に関する情報発信の充実

「２．６ 自転車の利用促進（Ｐ１４）」のとおり、本市では自転車に関する総合情報ウェブサイト「スマートサイクルライフ北九州」を開設しています。

本計画の取り組みにあわせ、自転車通行空間の整備状況や駐輪施設の位置をはじめとして、シェアサイクル、サイクル＆ライド、自転車を活用した健康づくり、サイクルツーリズム、自転車利用におけるルールやマナーなど、自転車に関する情報を一元的に提供できるようコンテンツの充実を図ります。

＜自転車に関する総合情報ウェブサイト　スマートサイクルライフ北九州＞

資料：スマートサイクルライフ北九州 HP

5.2　目標２　自転車を活用した市民の健康づくり

施策７．健康増進に関する広報・啓発

多忙やきっかけがないことを理由に運動やスポーツを行っていない市民が、日常生活の中に手軽に運動を取り込めるよう、自転車を利用した健康増進に関する広報・啓発に取り組みます。

『自転車利用と健康について』

生活習慣病の予防や運動不足解消といった健康志向の高まりにより、健康維持を目的とした自転車利用への注目が高まっています。実際に、自転車もしくは自転車と徒歩による通勤では、クルマや公共交通機関に比べて、心疾患・がんによる死亡／発症リスクが最大５２％低下すると示されています。また、自転車通勤をした場合、出勤時・帰宅時ともに気分の「安定度」と「活性度」が向上し、イキイキした状態・リラックスした状態になると示されており、自転車の利用により、心身の健康増進が期待されます。

このように、自転車利用は、健康面に関して良い効果をもたらすと言えます。

さらに、市民アンケート調査においても、自転車利用者の６割以上が「体力・脚力向上効果」を実感しています。

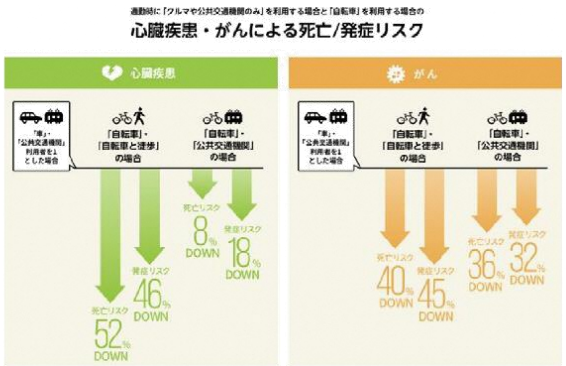


図　通勤時の手段別にみた心臓疾患・がんによる死亡リスク・発症リスク

出典（図）：株式会社シマノ作成

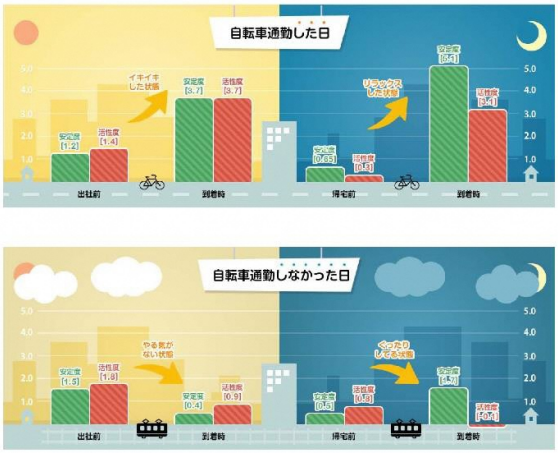


図　自転車通勤による気分の安定度・活性度

資料：国土交通省_自転車通勤導入に関する手引き

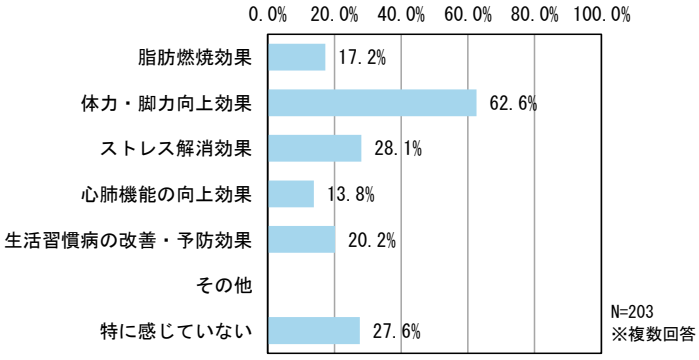


図　自転車を利用することで得られると感じる健康への効果

資料：市民アンケート（R2.3）

施策８．自転車貸出し施設の活用

本市ではスポーツ・レクレーション活動の促進を目的に、河内サイクリングセンターや響灘緑地サイクリングターミナルを運営しています。

こうした手軽にサイクリングが楽しめる施設を活用し、市民の運動習慣のきっかけづくりや子どもたちが自転車に乗る楽しさを体験し、将来の自転車の日常利用に繋がっていくような機会の創出を図ります。

市民アンケートによると、約半数の人が両施設のことを知らないと答えていることから、認知度を向上させるための情報発信をはじめとする施設の利用促進に向けた取り組みを推進します。

＜河内サイクリングセンター＞

資料：北九州市道路維持課

＜響灘緑地サイクリングターミナル＞

資料：北九州市公園管理課

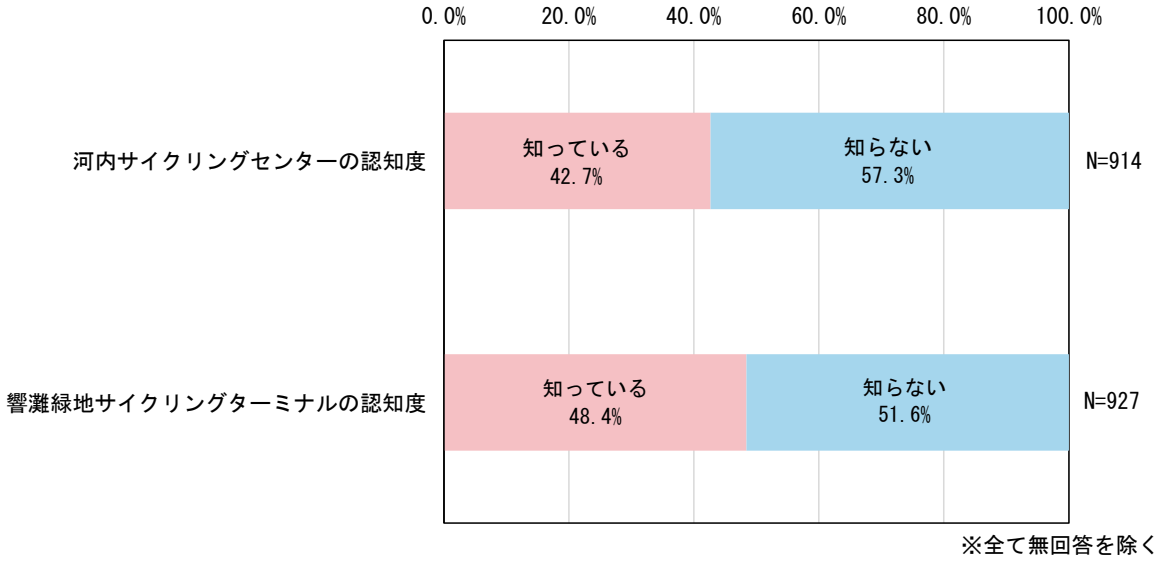


図　河内サイクリングセンターと響灘緑地サイクリングターミナルの認知度

資料：市民アンケート（R2.3）

施策９．自転車通勤の促進

日常生活における運動機会の提供や、新型コロナウイルス感染症の拡大防止を図るため自転車通勤を促進します。

自転車通勤を促進するにあたっては、自転車利用者に対して健康増進効果などを情報発信するとともに、市内企業に対して「自転車通勤導入に関する手引き」を活用した自転車通勤の効果、自転車通勤者の受け入れ環境づくりに関する情報提供を行います。

また、「エコ通勤優良事業所認証制度」や「自転車通勤推進企業宣言プロジェクト」といった国の事業への積極的な参画を促進していきます。

＜自転車通勤導入に関する手引き＞

・自転車通勤制度を導入することによって得られる経費の削減や生産性の向上といった事業者側のメリットや、通勤時間の短縮や身体面・精神面の健康増進といった従業員側のメリットについてまとめられており、自転車通勤制度の導入と実施における課題などに対応した制度設計を行うための手引き。

・これから自転車通勤制度を導入するための検討を行う際や、既にある自転車通勤制度の見直しを行う際の参考となるもの。

図　自転車通勤導入に関する手引き
資料：自転車活用推進官民連携協議会

＜エコ通勤優良事業所認証制度の概要＞

・公共交通利用推進等マネジメント協議会により、エコ通勤に関して高い意識を持ち、エコ通勤に関する取組み（自転車通勤の奨励等）を積極的に推進している事業所を認証・登録し、その取組みを国民に広く紹介する制度。

・認証を受けると、事業所名などが認証制度ホームページなどで紹介されるとともに、自社のホームページや刊行物にロゴマークを入れてアピールすることができる。（優秀な事業所は、国土交通大臣表彰に推薦）

図　エコ通勤優良事業所認証ロゴマーク
資料：国土交通省、公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 HP

＜自転車通勤推進企業宣言プロジェクト＞

・企業活動における自転車通勤や業務利用を拡大するため、自転車通勤を積極的に推進する事業者の取組を広く発信するための認定制度。

	宣言企業	優良企業
認定要件	以下の３項目すべてを満たす企業・団体 ①従業員用駐輪場を確保 ②交通安全教育を年１回実施 ③自転車損害賠償責任保険等への加入を義務化	自転車通勤者が、100 名以上または全従業員の２割以上を占め、先進的な取組を行う宣言企業から、独自の積極的な取組や地域性を総合的に勘案し、特に優れた企業・団体を認定 ①定期的点検整備を義務化 ②盗難対策を義務化 ③ヘルメット着用を義務化 ④その他自転車通勤を推進する取組み （通勤手当支給、ロッカー・シャワー等の自転車利用環境整備等）
期間	５年間有効（更新可）	宣言企業の有効期間（更新可）

資料：国土交通省

5.3　目標３　自転車を活用した観光・賑わいづくり

施策１０．サイクルツーリズムの推進

自転車を活用した観光振興である「サイクルツーリズム」を推進するため、「福岡県サイクルツーリズム推進協議会」と連携し、広域モデルルートの整備やサイクリストの受入環境の整備、情報発信に取り組みます。

また、ロングライド向けの広域モデルルート以外にも、気軽に観光地を「ポタリング※」するルートなどを設定し、様々なスタイルでサイクリングが楽しめる環境づくりを推進します。

※　散歩をするように、気軽にゆっくりと自転車で散策することを意味する和製英語。

① 福岡・糸島ルート　：約７８km
② 直方・宗像・志賀島ルート　：約９０km
③ あさくら・大刀洗周遊ルート：約７３km
④ 久留米・うきは周遊ルート　：約７７km
⑤ 北九州（門司）・京築ルート：約８９km
⑥ 北九州（門司）・芦屋ルート：約４４km
⑦ 筑後周遊ルート　：約５５km
⑧ 豊前・東峰ルート　：約６１km
⑨ 那珂川・大牟田ルート　：約８６km
⑩ 直方・嘉麻、筑豊周遊ルート：約１１０km

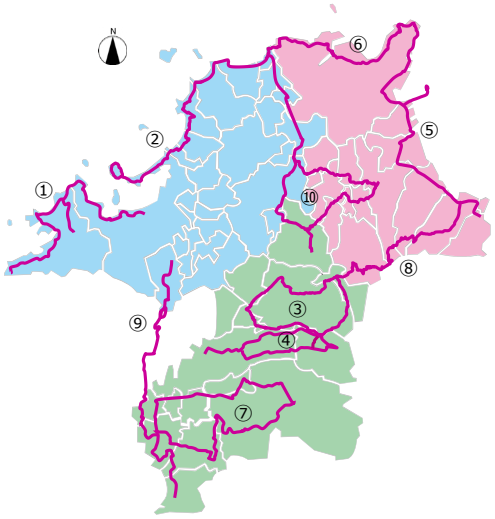


図　福岡県サイクルツーリズム広域モデルルート（１０ルート）

資料：福岡県

図　道原・河内サイクリングロード

資料：北九州市道路維持課

(1) 広域モデルルートの整備

広域モデルルートの案内表示の設置や安全対策を実施します。

＜しまなみ海道サイクリングロードの整備事例＞

- 車道の路側に推奨ルートを明示するブルーラインと路面表示を整備
- 歩道幅員を再配分し路肩を拡幅
- 主要交差点に矢羽根を設置

資料：国土交通省_GOOD CYCLE JAPAN

(2) サイクリストの受入環境の整備

トイレが利用できる施設などに、サイクルスタンドや空気入れなどを設置することで、サイクリストが気軽に休憩できるサイクルステーションを整備します。

＜北九州空港のサイクルステーション＞

資料：北九州エアターミナル(株)

(3) 情報発信

「スマートサイクルライフ北九州」などを活用し、市内のイベント、観光スポット、グルメといった観光情報やこれらを自転車で巡るおすすめのサイクリングルートについて情報発信を行います。

＜門司港駅＞

＜若戸大橋＞

＜小倉城＞

＜わっしょい百万夏まつり＞

＜焼きカレー＞

資料：北九州市観光課

施策１１．シェアサイクル事業の推進【再掲】

市民アンケート調査によると、シェアサイクルを利用したいと答えた方の利用目的は、「観光・レジャー」が約６６％と最も多くなっており、観光利用でのニーズが高いことがうかがえます。

これを踏まえ、観光ニーズに応じたシェアサイクルステーションの配置を検討するなど、周遊観光の促進に向けた取り組みを推進します。

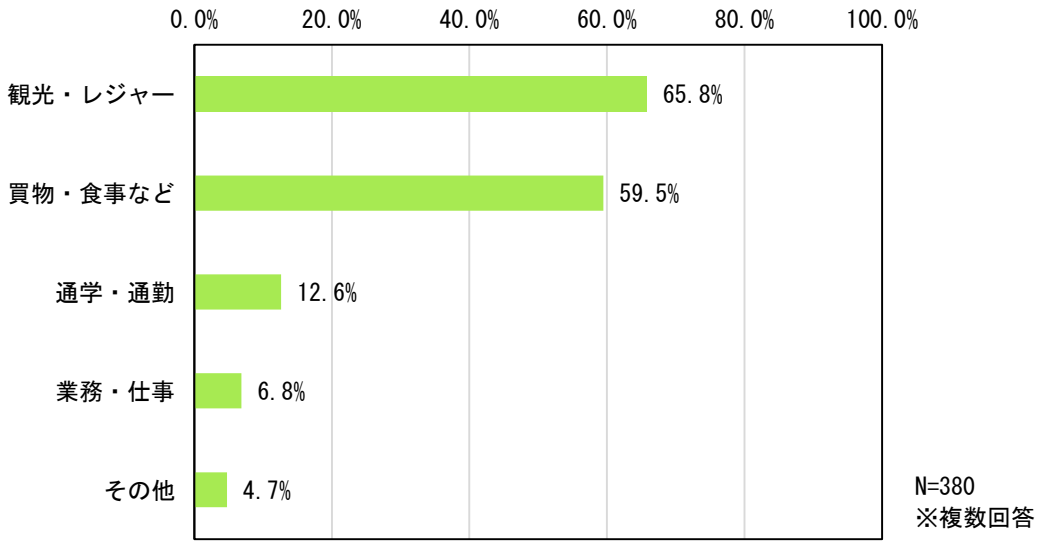


図　シェアサイクルを利用したい方の利用目的

資料：市民アンケート（R2.3）

また、観光地の回遊性を向上させるために、レンタサイクルも活用していきます。

5.4　目標４　自転車を安全・安心に利用できる環境づくり

施策１２．自転車通行空間ネットワークの形成【再掲】

自転車だけでなく、歩行者や自動車も安全で快適に道路を通行できるように、自転車通行空間の整備を推進します。

施策１３．自転車の安全利用に向けた市民の交通安全意識の向上

自転車を安全に利用するためには、利用者一人ひとりがルールやマナーを遵守するとともに、ヘルメットの着用や自転車の日常点検を習慣づける必要があります。

また、道路を安全に通行するためには、自転車利用者だけでなく、自動車運転者や歩行者も自転車の通行ルールを理解することが重要です。

こうした自転車利用に関する市民の交通安全意識の向上を図るため、計画的かつ継続的に安全教育や広報・啓発を推進します。

（1）自転車利用に関する安全教育の推進

幼児から高齢者まで、すべての世代を対象に、自転車を安全に利用するために必要な知識や技能の習得を図るための安全教育を推進します。

- 北九州交通公園を活用したすべての世代を対象とする個人・団体向けの各種交通安全教室の開催
- 小・中・高校への巡回交通安全教室時における自転車の安全運転指導の実施
- 自転車シミュレーターを活用した安全教育の実施
- 自転車運転免許講習会の実施
- 自転車交通ルール検定の実施

＜交通安全教室＞

資料：福岡県交通安全協会 HP

＜自転車シミュレーター＞

資料：北九州交通公園 HP

＜自転車運転免許講習会＞

主に小学校高学年を対象に実技と学科試験を行い、合格者へ免許証を交付。

資料：北九州市交通公園 HP

＜自転車交通ルール検定＞

「自転車安全利用五則」をわかりやすくまとめたテキストを使った市内の中学２年生を対象とした検定。

資料：北九州市安全・安心都市整備課

（2）自転車の安全利用に向けた広報・啓発

自転車利用に関するルール・マナーや安全意識の向上を図るため、幼児から高齢者まで全ての世代を対象とし、また外国人も含めて広く周知するように、様々な広報・啓発を実施します。

- 自転車の安全確保を重点項目に掲げての交通安全運動（年４回）の実施
- 県警等との合同による街頭啓発キャンペーンの実施
- 外国人を対象にした自転車のルールやマナーに関する動画の配信
- 小学１年生や高校１年生を対象にした自転車利用のチラシ配布
- 免許返納時に自転車利用に関するルール・マナーの啓発パンフレットの配布　など

＜交通安全運動＞

＜啓発チラシ＞

資料：北九州市安全・安心都市整備課

＜外国人転入者向け生活情報冊子「ライフイン北九州」＞

多言語生活情報のリンクから
自転車ルールの動画を視聴可能

４ヵ国語（英語・中国語・韓国語・ベトナム語）に対応

資料：北九州市国際政策課

(3) 自転車利用時のヘルメットの着用促進

自転車乗車中死者の損傷部位は、頭部の割合が最も多く６割を超えており、自転車事故における死亡リスクの低減には頭部の保護が非常に重要です。

一方で、「３．３ 自転車の利用環境（６）自転車の安全利用（P２８）」のとおり、自転車の交通ルール・マナーの遵守状況の中で「ヘルメットの着用」が著しく低くなっています。

そこで、ヘルメット着用の効果や必要性について広報・啓発を行い、自転車利用時におけるヘルメットの着用を促進します。

特に、幼少期から着用を習慣づけることが重要であり、県条例にて着用が努力義務となっている児童等※1及び高齢者※2を併せて、重点的にヘルメットの着用を促進します。

※1　１８歳に達する日以後の最初の３月３１日までの間にある者をいう。
※2　６５歳以上の者をいう。

（参考）自転車乗用中死者・負傷者の損傷部位比較、ヘルメット着用状況別致死率の比較

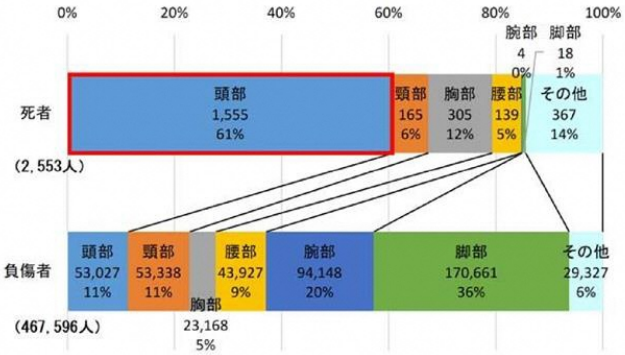


図　自転車乗用中死者・負傷者の人身損傷主部位比較（H２６～H３０合計）
注：「人身損傷主部位」とは、損傷程度が最も重い部位（死亡の場合は致命傷の部位）をいう。
「その他」とは、顔部、腹部等をいう。

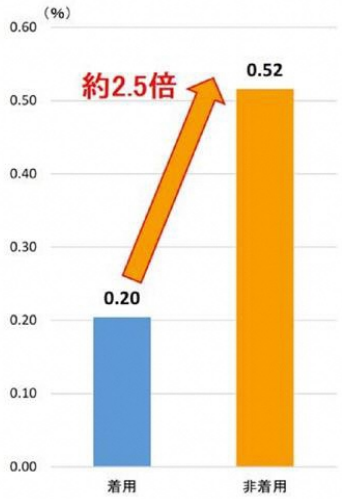


図　自転車乗用中のヘルメット着用状況別の致死率比較（H２１～H３０合計）
注：「致死率」とは、死傷者のうち死者の占める割合をいう。

資料：国土交通省_自転車通勤の手引き

(4) 自転車の点検・整備に関する広報・啓発

自転車を安全・安心に利用するためには、整備不良等による自転車事故が起きないよう日常の自転車の点検を行うことが重要です。そこで、自転車を利用する際の点検方法や点検の必要性などについての広報・啓発に取り組みます。

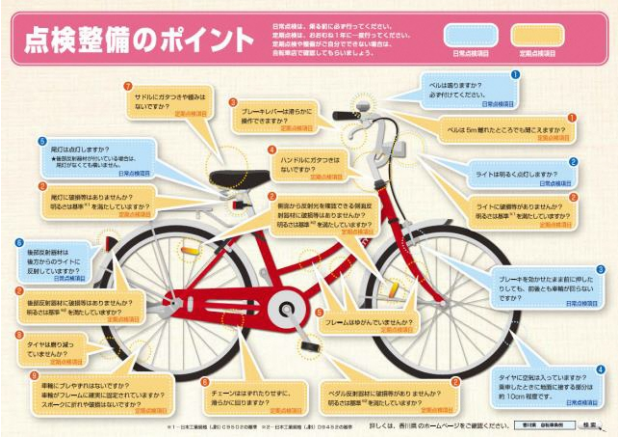
＜交通安全教室＞

＜自転車点検整備啓発のパンフレット＞

資料：北九州交通公園 HP、東京都都民安全推進本部 HP

＜香川県　自転車の点検整備ポイントブック＞

・日常の点検のポイントを整理したポイントブックを公表



資料：香川県_香川県自転車の安全利用に関する条例

施策１４．自転車保険の加入促進

近年、全国的に自転車利用者が加害者となる事故による高額賠償事例が発生しています。こうした状況などを受け、福岡県の自転車条例が改正され、令和２年１０月１日より自転車保険の加入が義務付けられました。そこで、万が一の事故に備えた自転車保険の必要性や県条例についての広報・啓発に取り組み自転車保険の加入促進を図ります。

＜福岡県条例のチラシ＞

資料：福岡県 HP

『自転車が加害者となった事故の高額損害賠償事例』

表　全国の自転車が加害者となった事故の損害賠償事例

賠償額	事故の概要
9,５２１万円	小学生が夜間、自転車で帰宅途中、歩行中の女性と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等で意識不明の重体となった。 （神戸地方裁判所、平成２５年７月判決）
9,２６６万円	高校生が、自転車横断帯のかなり手前の歩道から車道を斜めに横断し、対向車線を自転車で直進してきた会社員と衝突。会社員に重大な障害（言語機能の喪失等）が残った。 （東京地方裁判所、平成２０年６月判決）
6,７７９万円	男性が夕方、ペットボトルを片手に下り坂でスピードを落とさず走行し交差点に進入、横断歩道を横断中の女性と衝突。女性は脳挫傷等で死亡した。 （東京地方裁判所、平成１５年９月判決）
5,４３８万円	男性が昼間、信号表示を無視して高速度で交差点に進入、青信号で横断歩道を横断中の女性と衝突。女性は頭蓋内損傷等で死亡した。

資料：福岡県 HP

施策１５．自転車盗難の防止

自転車の盗難防止に向け、二重施錠や防犯登録の徹底などの広報・啓発に取り組みます。

（1）自転車盗難防止に向けた広報・啓発

警察、関係団体と連携し、自転車盗難の調査・分析を行い、対象を絞ったうえでリーフレット作成・配布等による広報・啓発を実施することで、二重施錠の普及など、市民の防犯意識の向上に取り組みます。

＜自転車の窃盗被害防止テーマの絵本＞

＜自転車の窃盗被害防止の啓発ちらし＞

資料：北九州市安全・安心推進課

（2）keeple 活動への協力

小倉都心部において、自転車の盗難防止を目的に、北九州市立大学の学生が中心となって実施している広報・啓発活動(keeple 活動)への協力をしていきます。

活動概要	取組状況
Keeple キープル key（2重ﾛｯｸする） × people keep（ﾙｰﾙ･ﾏﾅｰを守る） × people ①自転車盗難防止のため、駐輪場の利用を呼びかけ ②駐輪する際の鍵の２重ロックを呼びかけ ③街をキレイにするため、道路の清掃活動	

資料：北九州市道路維持課

（3）防犯登録の普及促進

防犯登録は、盗難防止や盗まれた自転車が発見されたときの所有者の早期特定に効果があります。

また、「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」や「北九州市自転車の放置の防止に関する条例」などにおいて、自転車利用者に対して防犯登録が義務付けられています。

そこで、防犯登録の必要性や法律、条例などについての広報・啓発に取り組み、その普及促進を図ります。

＜防犯登録の普及に関するポスター＞

資料：北九州市道路維持課

施策１６．災害時における自転車の活用

災害時の危機管理体制の強化や地域の安全・安心の向上を図ることを目的として、国や県による災害時における自転車の活用に関する課題や有用性の検討結果を踏まえ、災害時における自転車の活用を検討します。

6． 計画の推進

6．1 指標

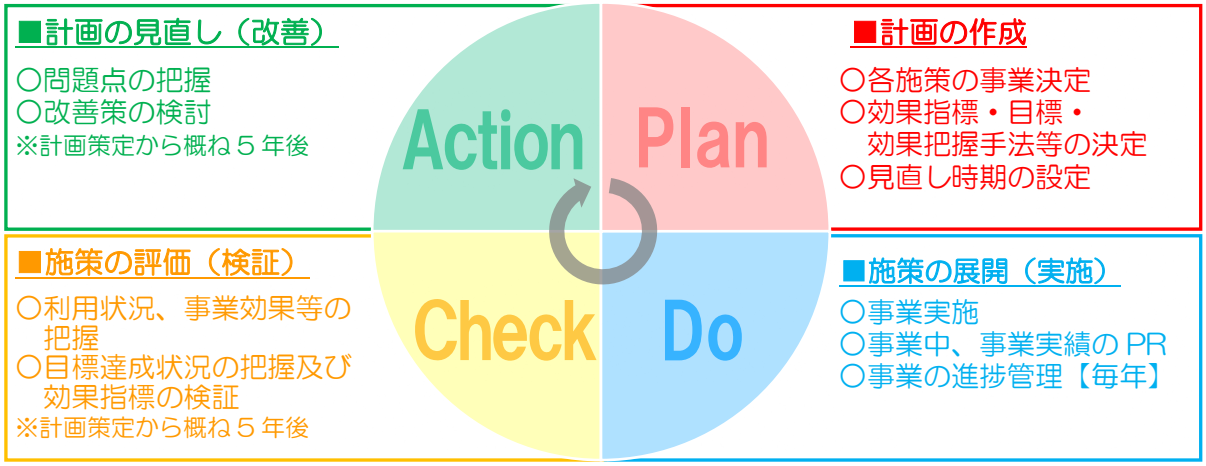
以下の指標を目標に掲げ、実施すべき施策に取り組んでいきます。

施策		指標	令和元年度末	目標 (令和 12 年度末)
1	自転車通行空間 ネットワークの形成	自転車ネットワーク計画に基づく 自転車通行空間の整備延長	35 ㎞	85km
2	利用しやすい 駐輪環境の形成	駐輪施設を利用する人の割合	78%	90%以上
3	放置自転車対策の推進	自転車放置禁止区域内の 放置自転車撤去台数	1,240 台	600 台以下
4	シェアサイクル 事業の推進	シェアサイクル 1 日平均利用台数	177 台	500 台
6	自転車利用の促進に 関する情報発信の充実	ウェブサイト「スマートサイクル ライフ北九州」の 1 日平均閲覧数	180 回	360 回
7	健康増進に関する 広報・啓発	自転車の利用頻度が 月に数日以上という割合	20%	30%
9	自転車通勤の促進			
8	自転車貸出し施設の活用	河内サイクリングセンター及び 響灘緑地サイクリングターミナル の年間利用者数	46,000 人	50,000 人
10	サイクルツーリズムの 推進	市内の広域サイクリングルートの 整備数	―	2ルート
13	自転車の安全利用に 向けた市民の 交通安全意識の向上	ルール・マナーが守られていると 感じる人の割合	65% ※	80%以上
		年間の自転車関連事故件数	622 件 （令和元年）	490 件以下 （令和６年）
14	自転車保険の加入促進	自転車保険の加入割合	52%	100%
15	自転車盗難の防止	年間の自転車盗難件数	903 件 (令和元年)	660 件以下 （令和６年）

※市民アンケート調査問 22 から算出した平均値

６．２ 計画の推進と進捗管理

計画の推進にあたっては、国や福岡県、その他の関係団体等と緊密に連携を図ることとして、以下の PDCA サイクルにより進捗管理を行います。



参考資料

策定体制と策定経過

■　策定体制

北九州市自転車活用推進計画検討会　（五十音順、敬称略）

	氏名	所属
構成員	内田　晃	北九州市立大学　教授
	河邊　政恵	株式会社リバー不動産　代表取締役社長
	髙祖　吉太郎	北九州サイクルスポーツ協会
	寺町　賢一	九州工業大学大学院　准教授
	濱田　千夏	NPO 法人 I－DO　理事
	藤本　初音	北九州市立大学　学生（公募構成員）
	脇　　文子	北九州市 PTA 協議会　相談役
オブザーバー	福岡県警察本部交通企画課	
	福岡県警察本部交通規制課	

■　策定経過

第１回北九州市自転車活用推進計画検討会

令和２年３月２７日（金）　自転車活用推進法及び自転車活用推進計画、
福岡県自転車活用推進計画について
北九州市の自転車施策に関するこれまでの取り組み等について

第２回北九州市自転車活用推進計画検討会

令和２年７月２８日（火）　北九州市自転車利用に関するアンケート調査について
北九州市自転車活用推進計画骨子案について

第３回北九州市自転車活用推進計画検討会

令和２年９月８日（火）　北九州市自転車活用推進計画（素案）について

第４回北九州市自転車活用推進計画検討会

令和２年１１月２０日（金）　市民意見募集の結果について
北九州市自転車活用推進計画（案）について

■　市民意見募集

本計画に関する「市民意見募集」を実施しました。市内１５４箇所（本庁、区役所、市民センター等）での資料の配布・閲覧、市ホームページでの閲覧や市政だより、市公式 SNS、市営有料自転車駐車場での掲示物による周知を行ってご意見を募集した結果、市民の方から下記の項目に関するご意見が提出されました。

項目			件数
（1）　計画の概要と背景			１件
（2）　自転車に関する北九州市のこれまでの取り組み			２件
（3）　北九州市の自転車に関する現状と課題			３件
（4）　目標を実現するための施策の展開			４２件
	施策１	自転車通行空間ネットワークの形成	（７件）
	施策２	利用しやすい駐輪環境の形成	（９件）
	施策４	シェアサイクル事業の推進	（４件）
	施策５	サイクル＆ライドの促進	（１件）
	施策６	自転車利用の促進に関する情報発信の充実	（１件）
	施策７	健康増進に関する広報・啓発	（１件）
	施策８	自転車貸出し施設の活用	（１件）
	施策９	自転車通勤の促進	（３件）
	施策１０	サイクルツーリズムの推進	（１件）
	施策１３	自転車の安全利用に向けた市民の交通安全意識の向上	（１１件）
	施策１４	自転車保険の加入促進	（２件）
	施策１６	災害時における自転車の活用	（１件）
（5）　計画の推進			４件
（6）　その他			１件
計			５３件

参考資料

北九州市自転車利用に関するアンケート調査

令和２年３月

北 九 州 市

目次

調査概要……P01
調査結果……P01
１．　回答者の情報（性別）……P01
２．　回答者の情報（年代）……P02
３．　回答者の情報（職業）……P03
４．　回答者の情報（居住地）……P04
５．　回答者の情報（運転免許の保有状況）……P05
６．　回答者の情報（自転車の利用頻度）……P06
７．　自転車を利用する主な目的、移動距離、移動時間……P07
８．　自転車通勤・通学をしていない理由……P12
９．　自転車利用の健康への効果……P13
１０．自転車利用時の通行位置……P14
１１．自転車利用時の通行位置の理由……P15
１２．自転車賠償保険等の加入状況……P17
１３．自転車の防犯登録義務への認知度・登録の有無……P18
１４．自転車の日常点検の実施……P19
１５．駐輪時の二重施錠の実施……P20
１６．駐輪場の利用有無……P21
１７．駐輪場を利用しない理由（駐輪場を利用しない立場）……P22
１８．自転車を利用しない理由……P23
１９．自転車を利用するための条件……P24
２０．自転車の交通安全教育を受けた場所……P25
２１．自転車の交通安全教育が必要だと思う場所……P26
２２．自転車に関するルール・マナーについて遵守している項目……P27
２３．自転車利用者で危険だと感じた行為（歩行者の立場）……P28
２４．自転車利用者で危険だと感じた行為（自動車利用者の立場）……P29
２５．自転車貸出し施設の認知度、利用経験……P30
２６．サイクリング時に併せて楽しみたいこと……P31
２７．サイクリング休憩時に欲しい設備……P32
２８．コミュニティサイクルの利用状況……P33
２９．コミュニティサイクルを利用する目的……P34
３０．自転車利用促進のために必要だと思う施策……P35
３１．自転車施策の市民満足度……P36

市民の自転車利用状況に関するアンケート調査

（1）調査概要

調査地域	北九州市
調査対象	市内に在住の 15 歳以上
標本数	3,000 人
標本抽出方法	等間隔無作為抽出法
調査期間	令和２年３月 16 日（月） ～ 令和２年３月 31 日（火） 約２週間
回答数	1,011 票（回収率 33.7%）

（2）調査結果

① 回答者情報

問 1. あなたの性別は？（当てはまるものに〇）

回答者の性別は、男性が約 44%、女性が約 56%となっています。

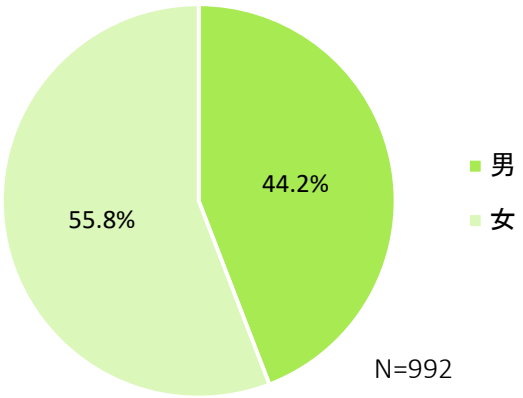


図 回答者の性別

表 回答者の性別

	実数	割合
1 男	438	44.2%
2 女	554	55.8%
回答者数	992	100.0%

問 2. あなたの年代は？（当てはまるものに〇）

回答者の年齢は、70 代が約 23%と最も多く、次いで 60 代が約 19%、50 代が約 16%となっています。

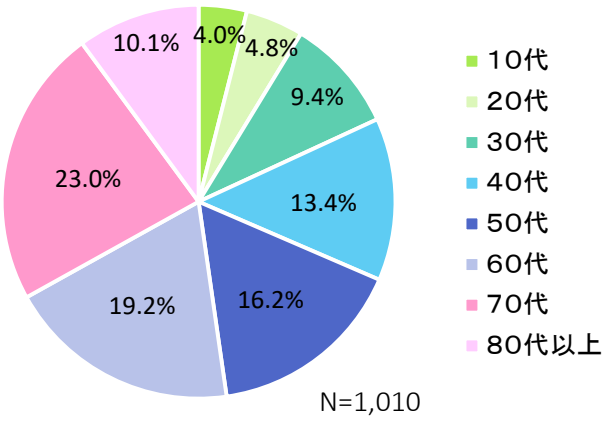


図 回答者の年代

表 回答者の年代

	実数	割合
1 10代	40	4.0%
2 20代	48	4.8%
3 30代	95	9.4%
4 40代	135	13.4%
5 50代	164	16.2%
6 60代	194	19.2%
7 70代	232	23.0%
8 80代以上	102	10.1%
回答者数	1,010	100.0%

問 3. あなたの職業は？（当てはまるものに〇）

回答者の職業は、「会社員」が約 28%と最も多く、次いで「無職」が約 24%、「主婦・主夫」が約 19%となっています。

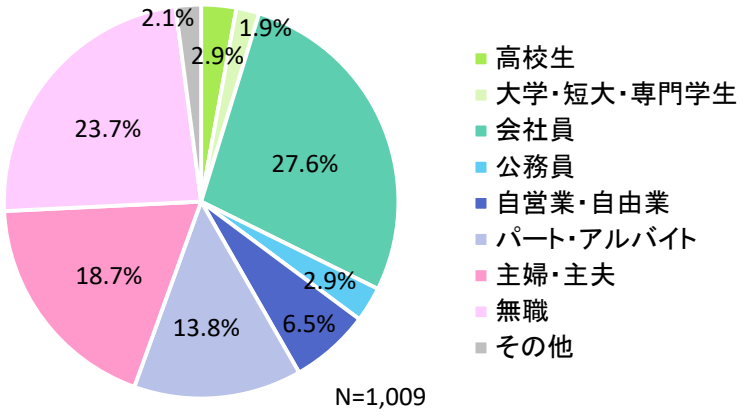


図 回答者の職業

表 回答者の職業

	実数	割合
1 高校生	29	2.9%
2 大学・短大・専門学生	19	1.9%
3 会社員	278	27.6%
4 公務員	29	2.9%
5 自営業・自由業	66	6.5%
6 パート・アルバイト	139	13.8%
7 主婦・主夫	189	18.7%
8 無職	239	23.7%
9 その他	21	2.1%
回答者数	1,009	100.0%

問 4. あなたの居住地はどこですか？（当てはまるものに〇）

居住地は、八幡西区が約 26%と最も多く、次いで小倉南区が約 21%、小倉北区が約 17%となっています。

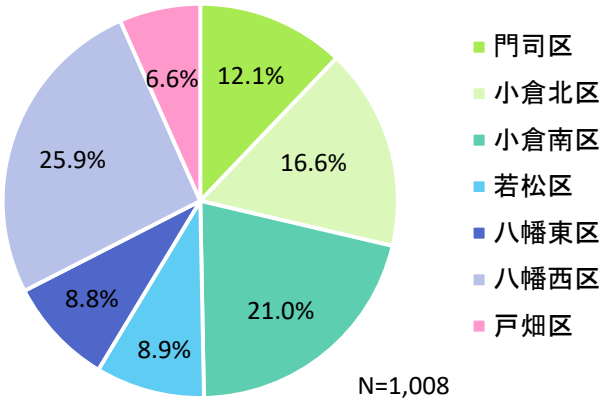


図 回答者の居住地

表 回答者の居住地

	実数	割合
1 門司区	122	12.1%
2 小倉北区	167	16.6%
3 小倉南区	212	21.0%
4 若松区	90	8.9%
5 八幡東区	89	8.8%
6 八幡西区	261	25.9%
7 戸畑区	67	6.6%
回答者数	1,008	100.0%

問 5. あなたの運転免許の保有状況を教えてください。（該当するものすべてに〇）

運転免許の保有状況は、普通自動車免許は約 72%の人が保有しており、免許を持っていない人は約 26%となっています。

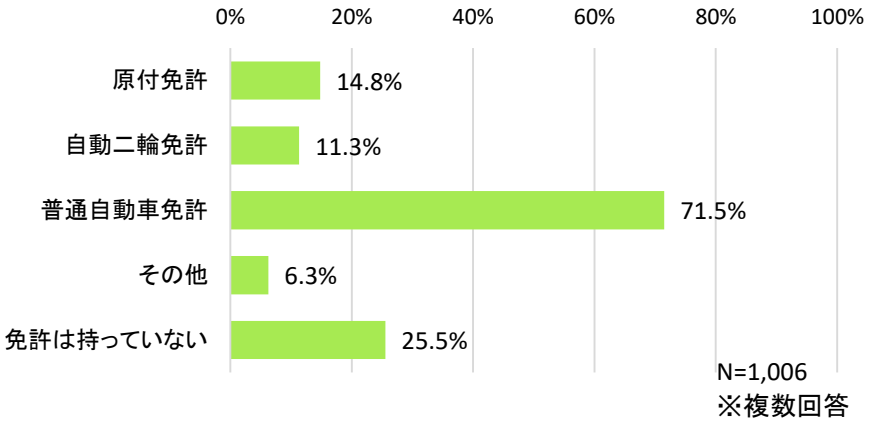


図 運転免許の保有状況

表 運転免許の保有状況

	実数	割合
1 原付免許	149	14.8%
2 自動二輪免許	114	11.3%
3 普通自動車免許	719	71.5%
4 その他	63	6.3%
5 免許は持っていない	257	25.5%
回答者数	1,006	100.0%

問 6. あなたの自転車の利用頻度を教えてください。（当てはまるものに○）

約 80%の人が自転車を利用しておらず、利用する人約 20%のうち「ほぼ毎日」利用する人は約 6%となっています。

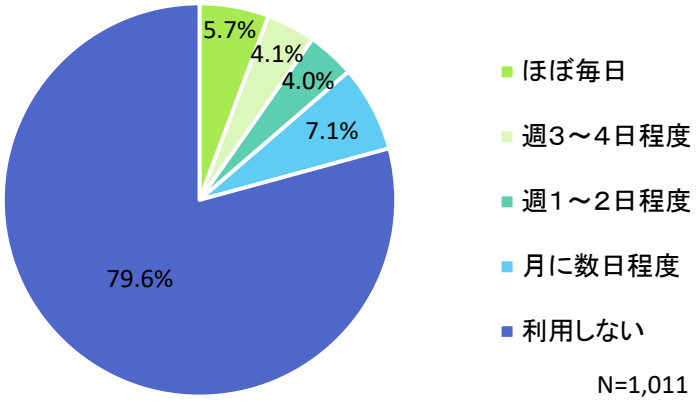


図 自転車の利用頻度

表 自転車の利用頻度

	実数	割合
1 ほぼ毎日	58	5.7%
2 週3～4日程度	41	4.1%
3 週1～2日程度	40	4.0%
4 月に数日程度	72	7.1%
5 利用しない	805	79.6%
回答者数	1,011	100.0%

② 自転車の利用について　～自転車を利用する方のみ～

問 7.　あなたが自転車を利用する主な目的、主な目的地までの概ねの移動距離、移動時間を平日、休日に分けて教えてください。（主な目的１つに○）

平日の自転車利用の目的は、「買い物」が約 40%と最も多く、次いで「通勤・通学」が約 34%、「仕事・業務」が約 7%となっています。

休日の自転車利用の目的は、「買い物」が約 58%と最も多く、次いで「通勤・通学」が約 11%、「健康づくり」が約 11%、「社交・娯楽」が約 9%であり、平日と比べて、健康づくりや娯楽といった余暇活動での利用が多い傾向にあります。

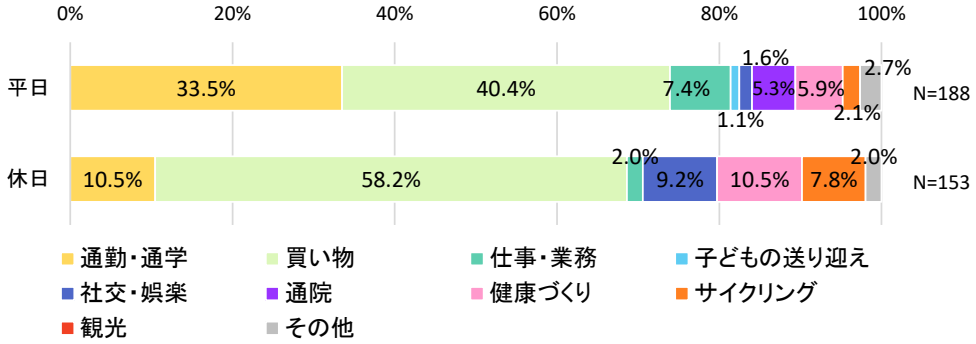


図　自転車を利用する主な目的

表　自転車を利用する主な目的

	平日		休日	
	実数	割合	実数	割合
1　通勤・通学	63	33.5%	16	10.5%
2　買い物	76	40.4%	89	58.2%
3　仕事・業務	14	7.4%	3	2.0%
4　子どもの送り迎え	2	1.1%	0	0.0%
5　社交・娯楽	3	1.6%	14	9.2%
6　通院	10	5.3%	0	0.0%
7　健康づくり	11	5.9%	16	10.5%
8　サイクリング	4	2.1%	12	7.8%
9　観光	0	0.0%	0	0.0%
10　その他	5	2.7%	3	2.0%
回答者数	188	100.0%	153	100.0%

自転車を利用する際の移動距離は、平日、休日ともに 2～5km 未満の割合が多く、5km 以内の移動が約 77%を占めています。

休日はサイクリングを目的とした利用が多いこともあり、20km 以上を移動する人の割合が平日に比べて多くなっています。

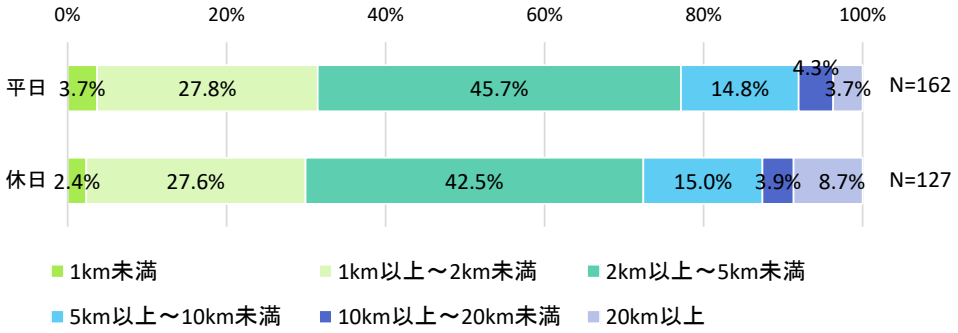


図 自転車を利用する移動距離

表 自転車を利用する移動距離

	平日		休日	
	実数	割合	実数	割合
1km未満	6	3.7%	3	2.4%
1km以上～2km未満	45	27.8%	35	27.6%
2km以上～5km未満	74	45.7%	54	42.5%
5km以上～10km未満	24	14.8%	19	15.0%
10km以上～20km未満	7	4.3%	5	3.9%
20km以上	6	3.7%	11	8.7%
回答者数	162	100.0%	127	100.0%

自転車を利用する際の移動時間は、平日、休日ともに 10～20 分未満の割合が多く、30 分未満の移動時間が約 76%を占めています。

休日はサイクリングを目的とした利用が多いこともあり、60 分以上移動する人の割合が平日に比べて多くなっています。

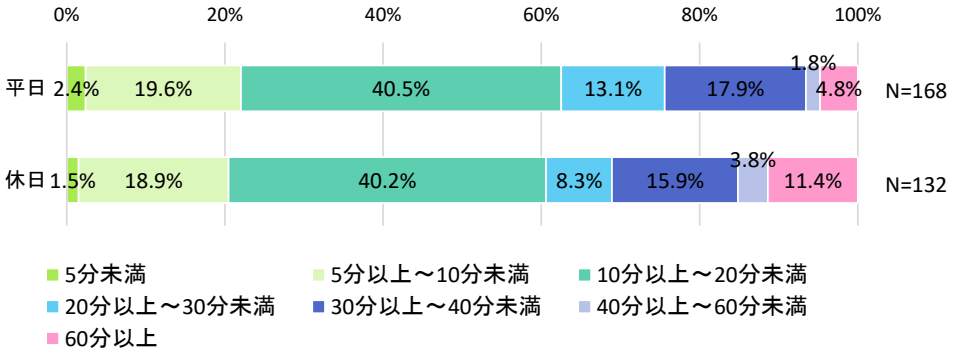


図 自転車を利用する移動時間

表 自転車を利用する移動時間

	平日		休日	
	実数	割合	実数	割合
5分未満	4	2.4%	2	1.5%
5分以上～10分未満	33	19.6%	25	18.9%
10分以上～20分未満	68	40.5%	53	40.2%
20分以上～30分未満	22	13.1%	11	8.3%
30分以上～40分未満	30	17.9%	21	15.9%
40分以上～60分未満	3	1.8%	5	3.8%
60分以上	8	4.8%	15	11.4%
回答者数	168	100.0%	132	100.0%

目的別の移動距離、移動時間の関係を以下に示します。

平日は多くの目的が、移動距離 5km 以内、移動時間 20 分以内であり、歩いていくには少し遠い距離の移動に自転車が利用されています。

ただし、子供の送り迎えでは、非常に短い距離でも利用されています。

また、サイクリングは、移動距離、移動時間ともに最も長くなっています。

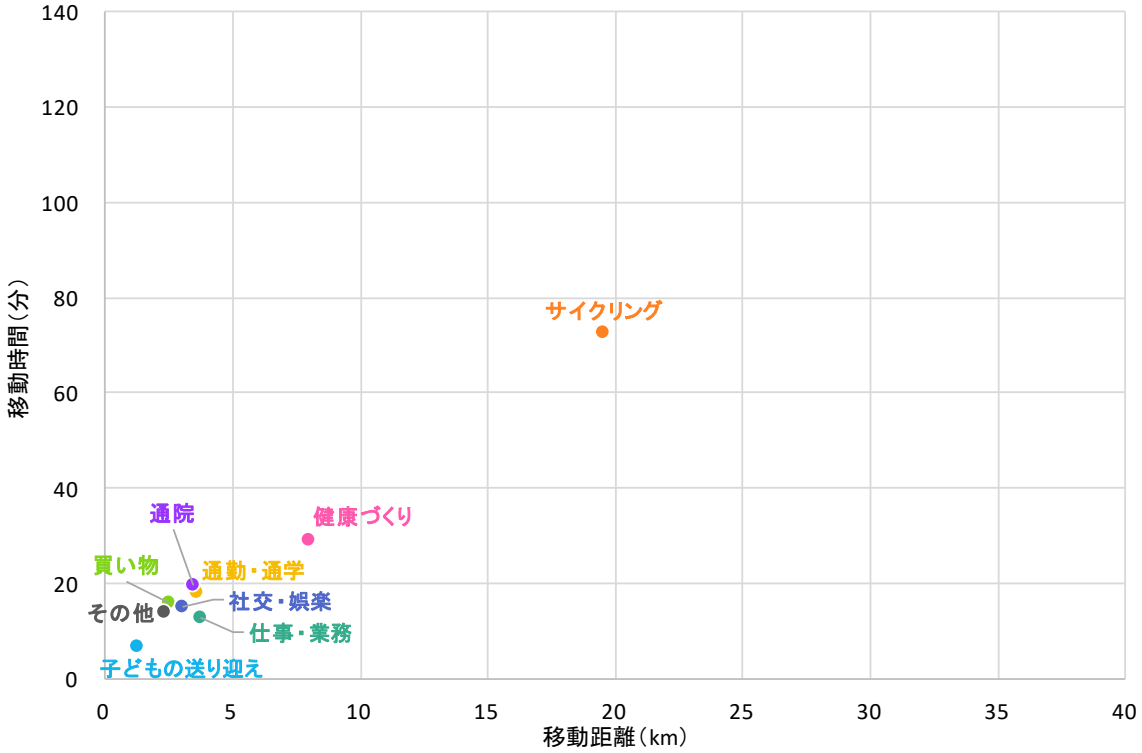


図 自転車の利用目的別平均移動距離・平均移動時間（平日）

表 自転車の利用目的別平均移動距離・平均移動時間（平日）

	移動距離（km）			移動時間（分）		
	平均	最小	最大	平均	最小	最大
1 通勤・通学	3.6	0.3	20.0	18	3	100
2 買い物	2.5	0.6	10.0	16	3	60
3 仕事・業務	3.7	0.5	20.0	13	3	30
4 子どもの送り迎え	1.3	0.5	2.0	7	3	10
5 社交・娯楽	3.0	3.0	3.0	15	15	15
6 通院	3.4	1.0	10.0	19	5	60
7 健康づくり	8.0	1.0	20.0	29	5	60
8 サイクリング	19.5	3.0	40.0	73	20	120
9 観光	-	-	-	-	-	-
10 その他	2.3	0.7	5.0	14	5	30

「社交・娯楽」「サイクリング」は、平日に比べ休日の移動距離・移動時間が増加しており、特にサイクリングは大幅な増加がみられます。

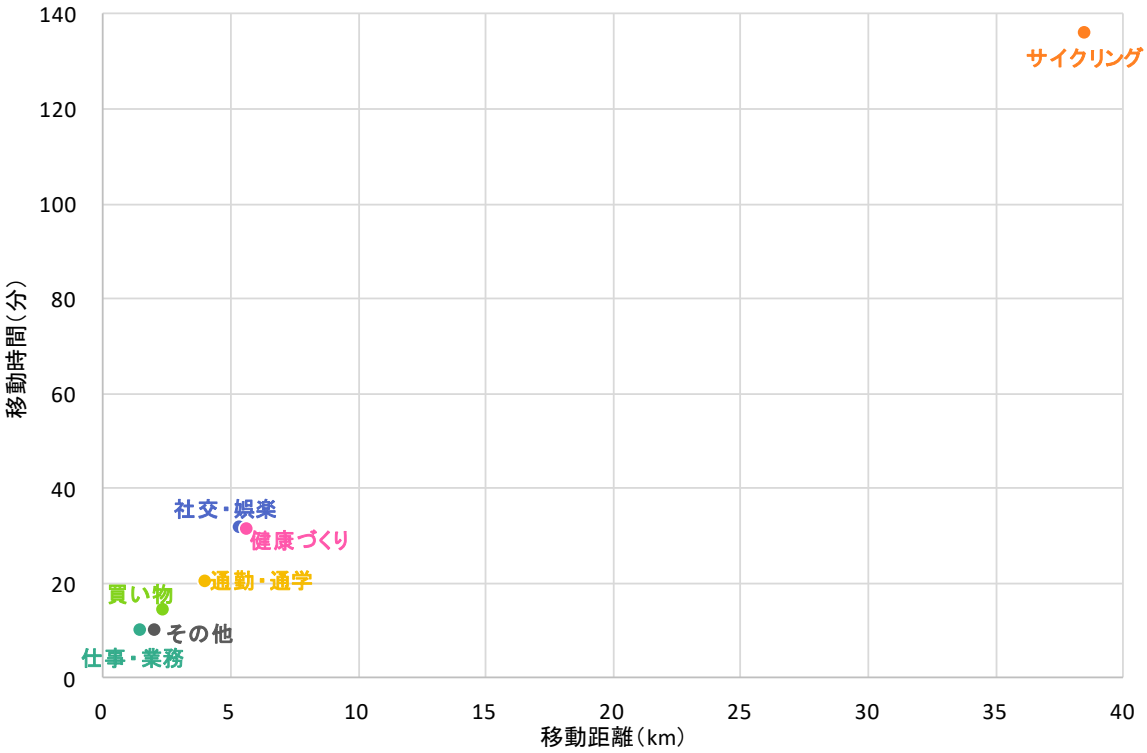


図 自転車の利用目的別平均移動距離・平均移動時間（休日）

表 自転車の利用目的別平均移動距離・平均移動時間（休日）

	移動距離（km）			移動時間（分）		
	平均	最小	最大	平均	最小	最大
1 通勤・通学	4.0	0.2	20.0	21	3	100
2 買い物	2.4	0.5	10.0	14	3	50
3 仕事・業務	1.4	1.0	2.3	10	5	15
4 子どもの送り迎え	-	-	-	-	-	-
5 社交・娯楽	5.4	1.0	20.0	32	5	120
6 通院	-	-	-	-	-	-
7 健康づくり	5.6	1.0	20.0	31	5	60
8 サイクリング	38.5	3.0	100.0	136	20	300
9 観光	-	-	-	-	-	-
10 その他	2.0	2.0	2.0	10	10	10

問 8. 自転車で通勤・通学をしていない方にお聞きします。
自転車で通勤・通学をしていない理由を教えてください。（当てはまるもの全てに〇）

※集計対象：問 7 で主な利用目的を「通勤・通学をしていない」と回答した方

自転車通勤・通学をしていない理由は、「職場・学校までの距離が遠い」が約 37%と最も多く、次いで「天候に左右される」が約 29%、「自転車が走り易い道路が少ない」が約 18%となっています。

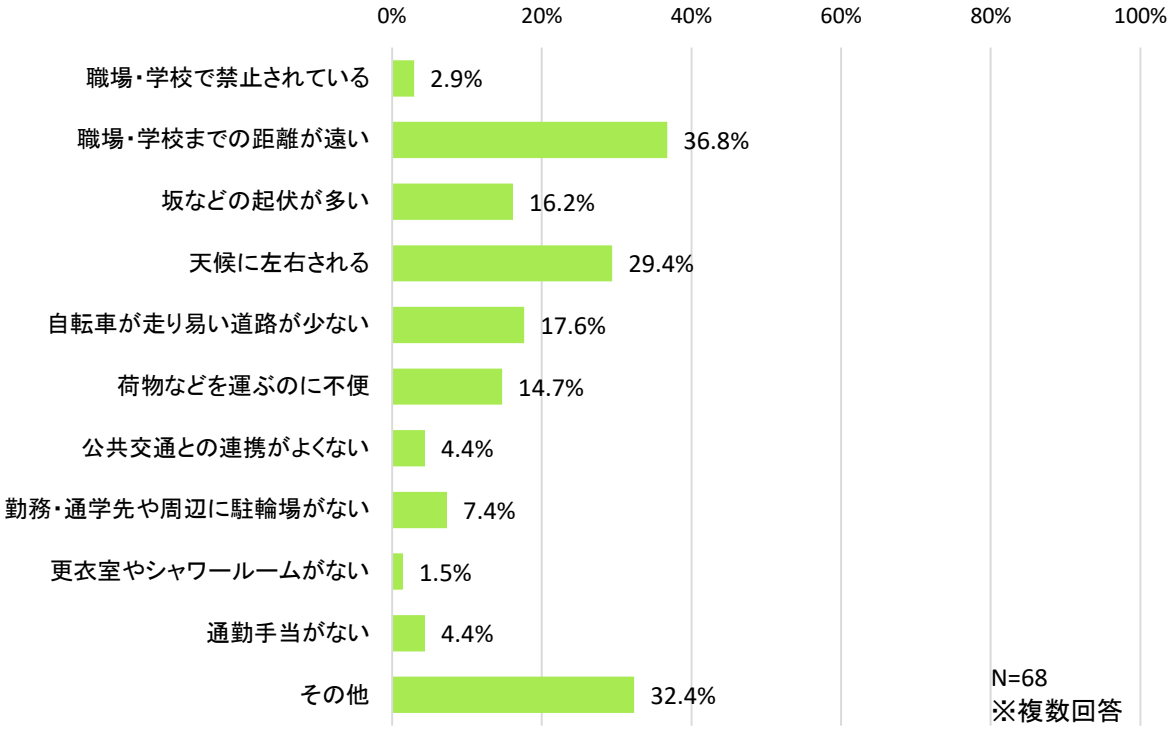


図 自転車で通勤・通学をしていない理由

表 自転車で通勤・通学をしていない理由

	実数	割合
1 職場・学校で禁止されている	2	2.9%
2 職場・学校までの距離が遠い	25	36.8%
3 坂などの起伏が多い	11	16.2%
4 天候に左右される	20	29.4%
5 自転車が走り易い道路が少ない	12	17.6%
6 荷物などを運ぶのに不便	10	14.7%
7 公共交通との連携がよくない	3	4.4%
8 勤務・通学先や周辺に駐輪場がない	5	7.4%
9 更衣室やシャワールームがない	1	1.5%
10 通勤手当がない	3	4.4%
11 その他	22	32.4%
回答者数	68	100.0%

問 9. あなたは自転車を利用することで、どのような健康への効果を感じますか？
（当てはまるもの全てに〇）

健康への効果は、「体力・脚力向上効果」が約 63%と最も多く、次いで「ストレス解消効果」が約 28%、「生活習慣病の改善・予防効果」が約 20%となっています。

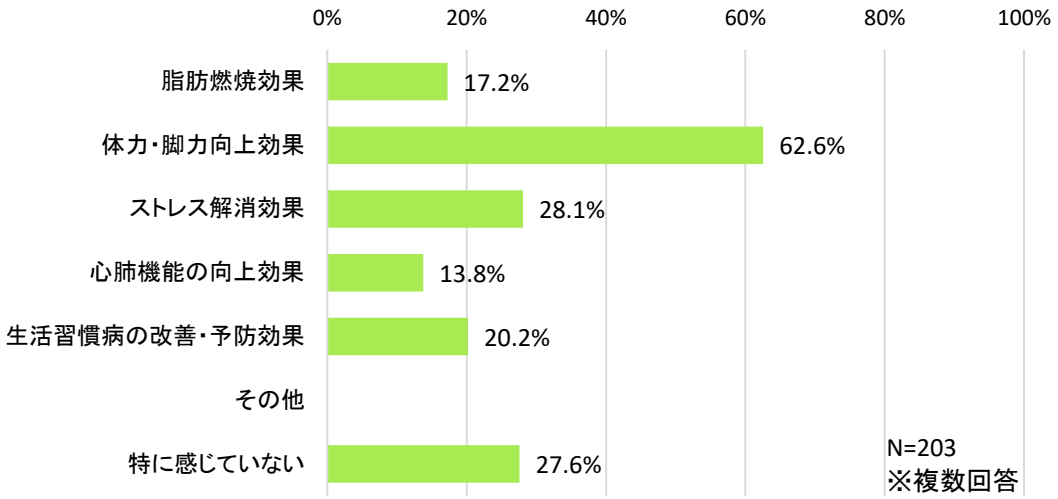


図 自転車利用の健康への効果

表 自転車利用の健康への効果

	実数	割合
1 脂肪燃焼効果	35	17.2%
2 体力・脚力向上効果	127	62.6%
3 ストレス解消効果	57	28.1%
4 心肺機能の向上効果	28	13.8%
5 生活習慣病の改善・予防効果	41	20.2%
6 その他	0	0.0%
7 特に感じていない	56	27.6%
回答者数	203	100.0%

問 10. あなたは自転車を利用するときに、どこを走ることが多いですか？
（当てはまるものに〇）

自転車は車道通行が原則ですが、車道を主に通行する人は約 31%にとどまっています。

また、自転車は歩道を通行する際は、歩道の車道側を通行しなければいけませんが、建物側や真ん中を通行する人が一定数います。

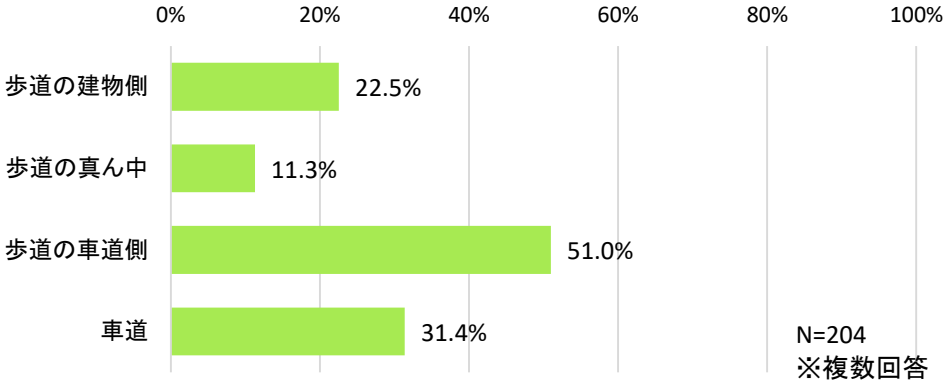


図 自転車利用時の通行位置

表 自転車利用時の通行位置

	実数	割合
1 歩道の建物側	46	22.5%
2 歩道の真ん中	23	11.3%
3 歩道の車道側	104	51.0%
4 車道	64	31.4%
回答者数	204	100.0%

問 11. その理由を教えてください。（当てはまるもの全てに〇）

歩道を通行する理由としては、歩道の通行位置によらず、「車道に危険を感じる」、「歩道の方が走りやすい」が多くなっています。

一方、車道を通行する理由は、「自転車は車道を通行するものだと思う」が最も多く、次いで「車道は段差が少ない」が多くなっています。

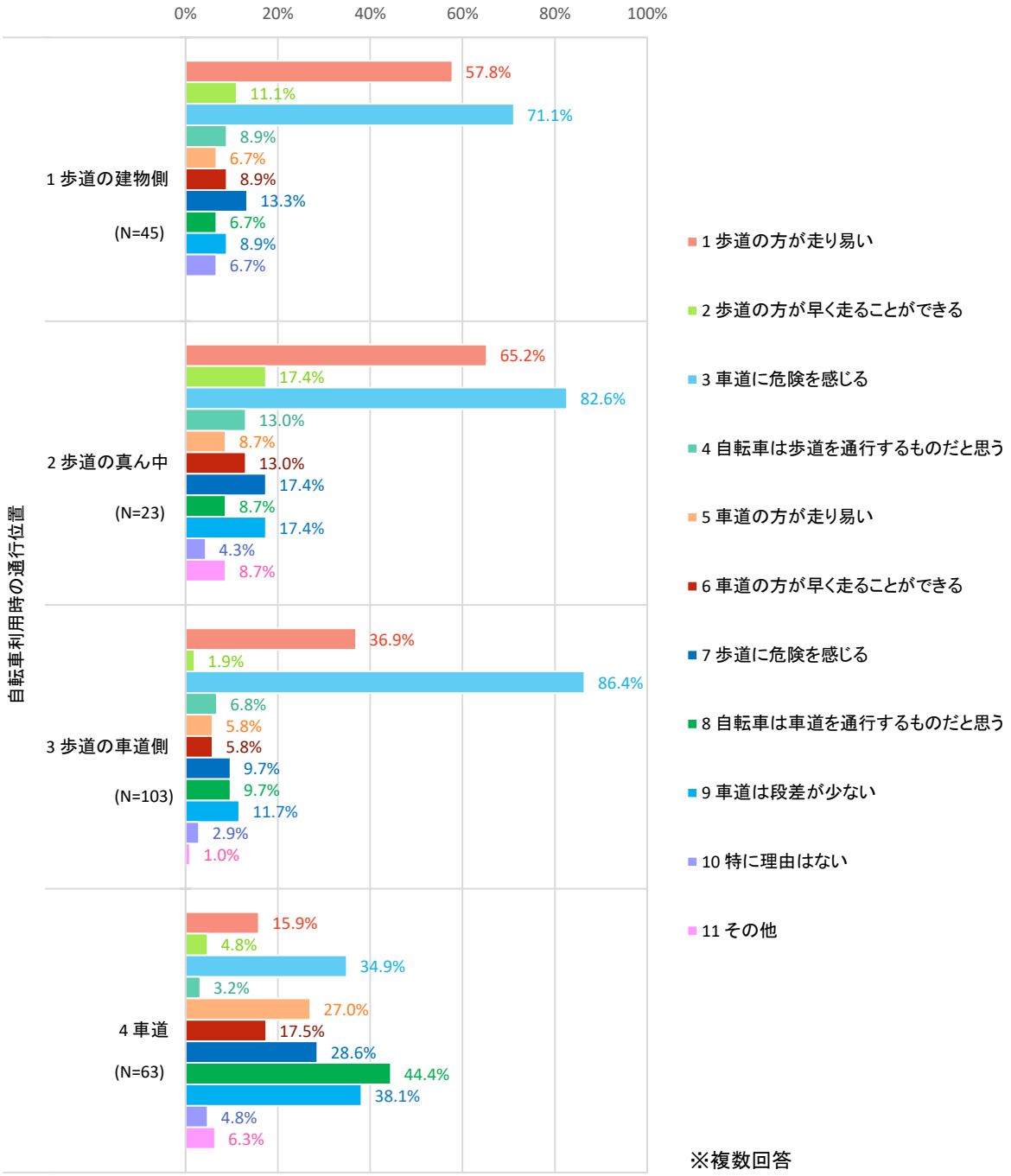


図 自転車利用時の通行位置の理由

表 自転車利用時の通行位置の理由（実数）

	自転車利用時の通行位置			
	1 歩道の建物側	2 歩道の真ん中	3 歩道の車道側	4 車道
1 歩道の方が走り易い	26	15	38	10
2 歩道の方が早く走ることができる	5	4	2	3
3 車道に危険を感じる	32	19	89	22
4 自転車は歩道を通行するものだと思う	4	3	7	2
5 車道の方が走り易い	3	2	6	17
6 車道の方が早く走ることができる	4	3	6	11
7 歩道に危険を感じる	6	4	10	18
8 自転車は車道を通行するものだと思う	3	2	10	28
9 車道は段差が少ない	4	4	12	24
10 特に理由はない	3	1	3	3
11 その他	0	2	1	4
回答者数	45	23	103	63

表 自転車利用時の通行位置の理由（割合）

	自転車利用時の通行位置			
	1 歩道の建物側	2 歩道の真ん中	3 歩道の車道側	4 車道
1 歩道の方が走り易い	57.8%	65.2%	36.9%	15.9%
2 歩道の方が早く走ることができる	11.1%	17.4%	1.9%	4.8%
3 車道に危険を感じる	71.1%	82.6%	86.4%	34.9%
4 自転車は歩道を通行するものだと思う	8.9%	13.0%	6.8%	3.2%
5 車道の方が走り易い	6.7%	8.7%	5.8%	27.0%
6 車道の方が早く走ることができる	8.9%	13.0%	5.8%	17.5%
7 歩道に危険を感じる	13.3%	17.4%	9.7%	28.6%
8 自転車は車道を通行するものだと思う	6.7%	8.7%	9.7%	44.4%
9 車道は段差が少ない	8.9%	17.4%	11.7%	38.1%
10 特に理由はない	6.7%	4.3%	2.9%	4.8%
11 その他	0.0%	8.7%	1.0%	6.3%
回答者数	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

問 12. あなたは自転車に乗車中、他人に怪我をさせた場合などに備える自転車賠償保険（自動車保険などに付帯される個人賠償責任保険を含む）に加入していますか？
（当てはまるものに〇）

自転車保険に加入している人は約半数にとどまっています。約 32%の人が自転車保険のことは知っているが加入しておらず、自転車保険の必要性や重要性が十分に認知されていません。

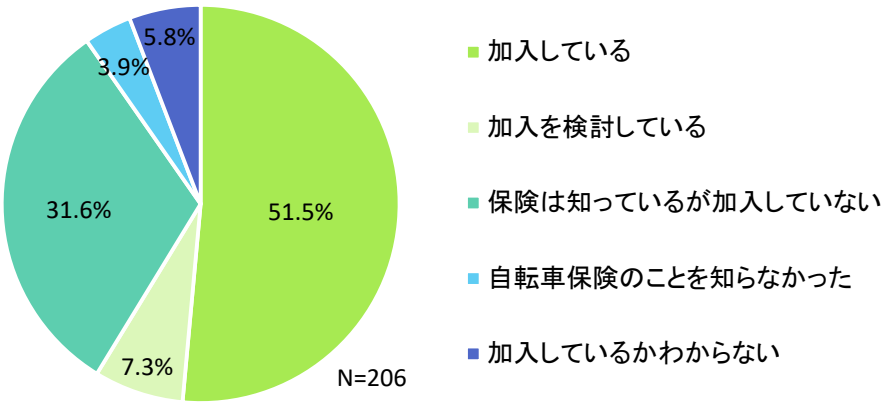


図 自転車賠償保険などの加入

表 自転車賠償保険などの加入

	実数	割合
1 加入している	106	51.5%
2 加入を検討している	15	7.3%
3 保険は知っているが加入していない	65	31.6%
4 自転車保険のことを知らなかった	8	3.9%
5 加入しているかわからない	12	5.8%
回答者数	206	100.0%

問 13. 法律や条例では自転車の防犯登録が義務付けられていますが、あなたは制度を知っていますか？また、あなたの自転車は防犯登録していますか？（当てはまるものに〇）

自転車の防犯登録の認知度は、約 94%と高くなっています。一方で、約 27%の人が登録していません。

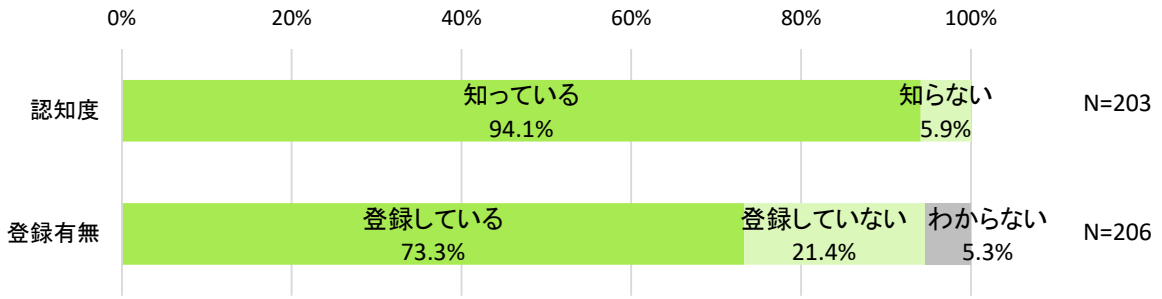


図 自転車の防犯登録制度認知度・登録有無

表 自転車の防犯登録制度認知度

	実数	割合
1 知っている	191	94.1%
2 知らない	12	5.9%
回答者数	203	100.0%

表 自転車の防犯登録制度登録有無

	実数	割合
1 登録している	151	73.3%
2 登録していない	44	21.4%
3 わからない	11	5.3%
回答者数	206	100.0%

問 14. あなたは自転車の日常点検（タイヤの消耗、ブレーキの引きしろの確認など）を行っていますか？（当てはまるものに○）

自転車の日常点検は、約 33%の人が実施していません。

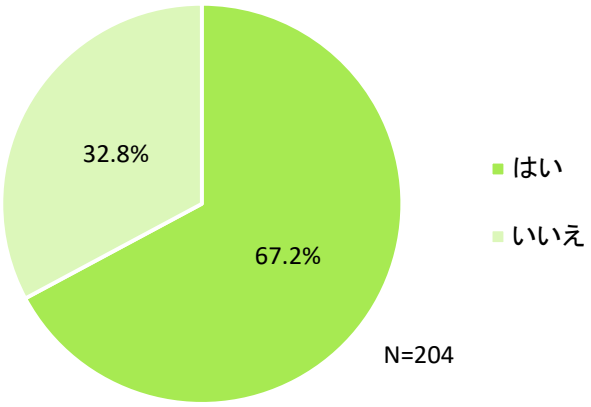


図 自転車の日常点検

表 自転車の日常点検

	実数	割合
1 はい	137	67.2%
2 いいえ	67	32.8%
回答者数	204	100.0%

問 15. あなたは自転車を駐輪するときに二重施錠をしていますか？（当てはまるものに○）

二重施錠は、約 60%の人が実施していません。

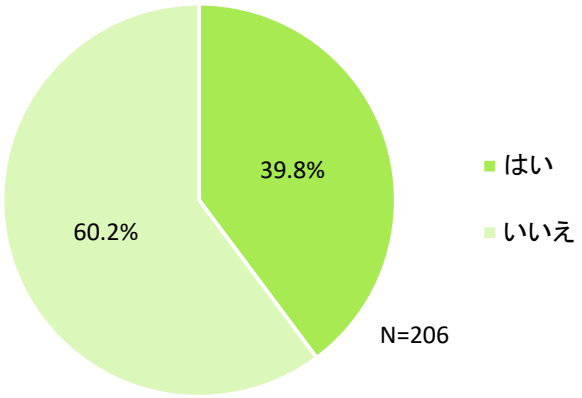


図 自転車駐輪時の二重施錠

表 自転車駐輪時の二重施錠

	実数	割合
1 はい	82	39.8%
2 いいえ	124	60.2%
回答者数	206	100.0%

③ 駐輪場の利用について　～自転車を利用する方のみ～

問 16.　あなたは普段、自転車を利用するときに駐輪場を利用しますか？
（当てはまるものに○）

約 78%の人が駐輪場を利用しています。

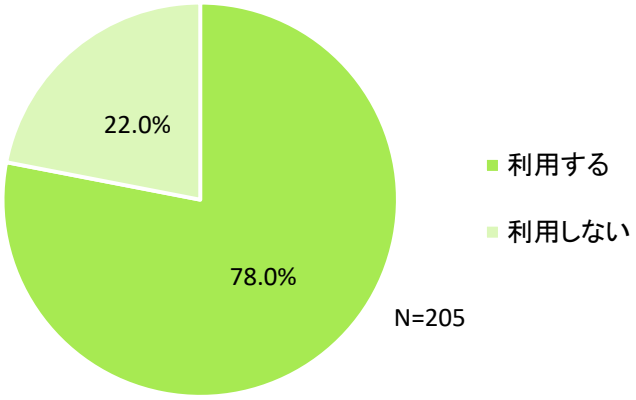


図 駐輪場の利用

表 駐輪場の利用

	実数	割合
1　利用する	160	78.0%
2　利用しない	45	22.0%
回答者数	205	100.0%

問 17. 問 16 で「２．利用しない」と回答した方にお聞きします。
あなたが駐輪場を利用しない理由を教えてください。（当てはまるもの全てに〇）

自転車駐輪場を利用しない理由は、「目的地またはその近辺に駐輪場が無い」が約 42%と最も多く、次いで多かった「邪魔にならない場所なら停めても良いと思う」、「長い時間停めない」がそれぞれ約 29%となっています。

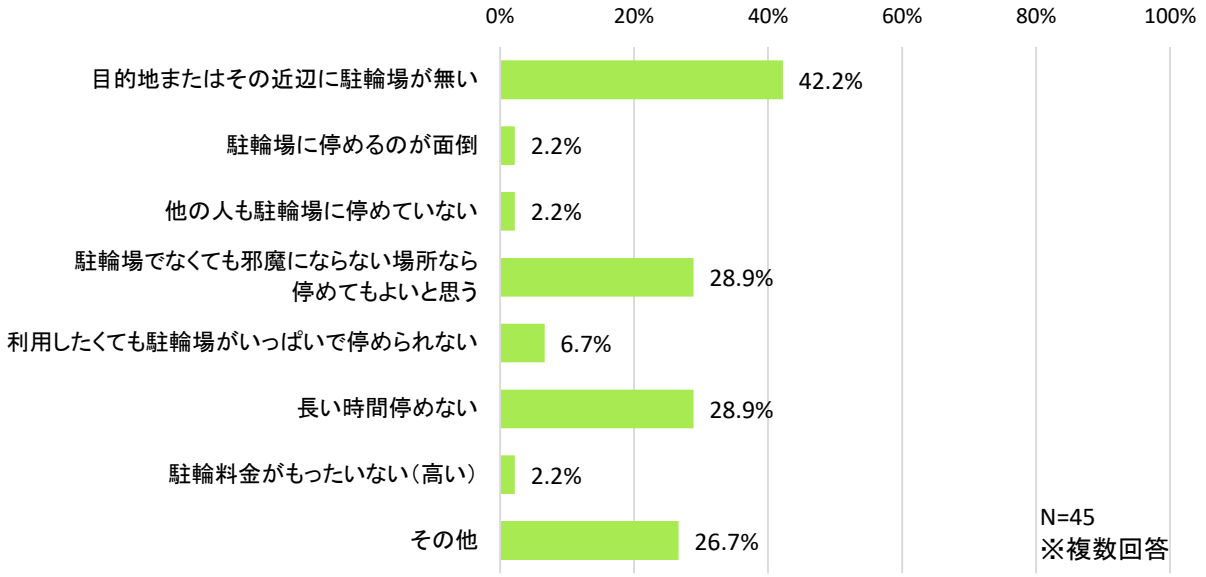


表 駐輪場を利用しない理由

	実数	割合
1 目的地またはその近辺に駐輪場が無い	19	42.2%
2 駐輪場に停めるのが面倒	1	2.2%
3 他の人も駐輪場に停めていない	1	2.2%
4 駐輪場でなくても邪魔にならない場所なら停めてもよいと思う	13	28.9%
5 利用したくても駐輪場がいっぱいで停められない	3	6.7%
6 長い時間停めない	13	28.9%
7 駐輪料金がもったいない（高い）	1	2.2%
8 その他	12	26.7%
回答者数	45	100.0%

④ 自転車の利用について　～自転車を利用しない方のみ～

問 18.　あなたが自転車を利用しない理由を教えてください。（当てはまるもの全てに〇）

自転車を利用しない理由は、「自分専用の自転車を所有していない」が約 60%と最も多く、次いで「車を利用する」が約 51%、「公共交通機関を利用する」が約 29%となっています。

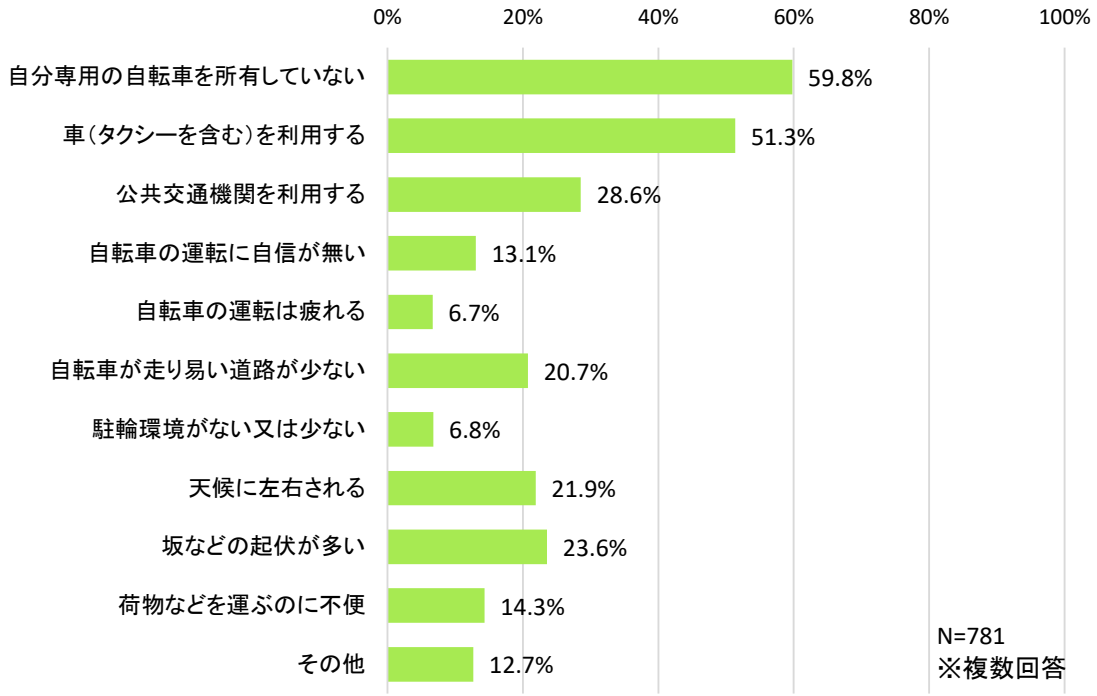


図　自転車を利用しない理由

表　自転車を利用しない理由

	実数	割合
1　自分専用の自転車を所有していない	467	59.8%
2　車（タクシーを含む）を利用する	401	51.3%
3　公共交通機関を利用する	223	28.6%
4　自転車の運転に自信が無い	102	13.1%
5　自転車の運転は疲れる	52	6.7%
6　自転車が走り易い道路が少ない	162	20.7%
7　駐輪環境がない又は少ない	53	6.8%
8　天候に左右される	171	21.9%
9　坂などの起伏が多い	184	23.6%
10　荷物などを運ぶのに不便	112	14.3%
11　その他	99	12.7%
回答者数	781	100.0%

問 19. あなたはどのようになれば自転車を利用したいと思いますか？
（当てはまるもの全てに〇）

自転車を利用するための条件は、「自転車が安全で走りやすい道路が増えれば利用したい」が約39%と最も多く、次いで「目的地が自転車で行ける距離にあれば利用したい」が約 28%、「電動アシスト付き自転車があれば利用したい」が約 25%となっています。

また、「今後も利用することはない」が約 37%となっており、その理由としては、「高齢」や「自転車に乗れない」と答えた人が多くなっています。

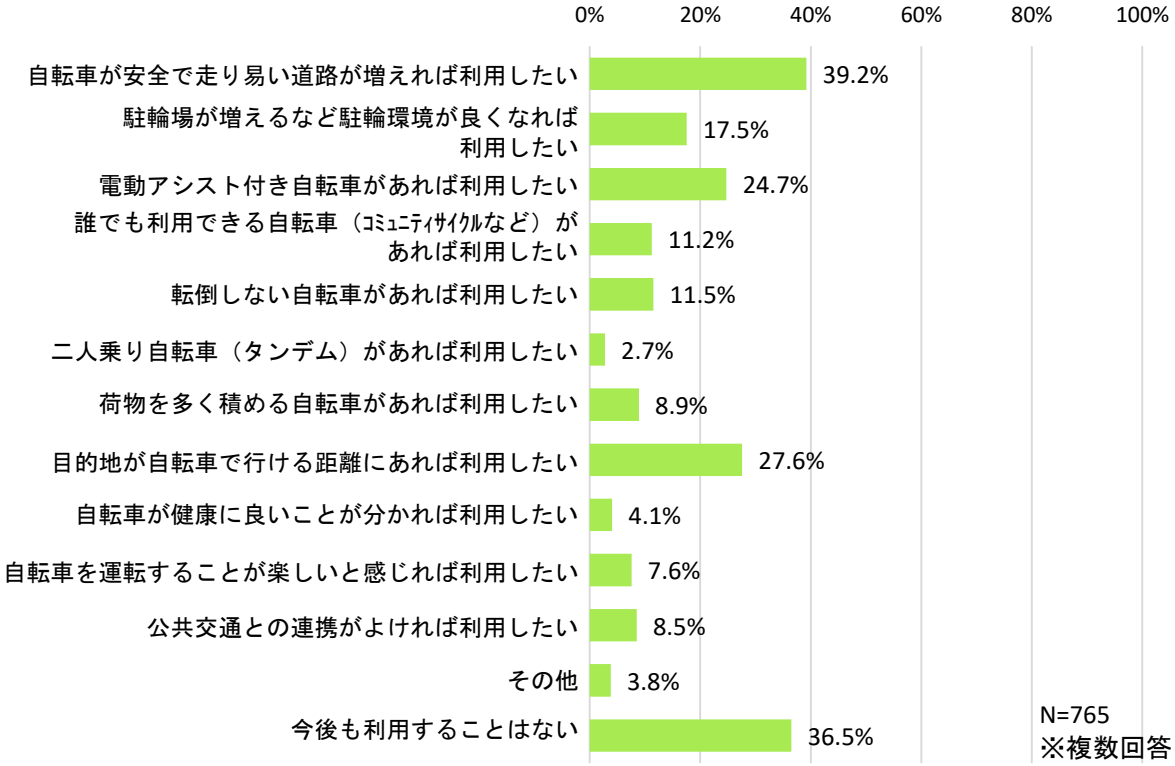


図 自転車を利用するようになる条件

表 自転車を利用するようになる条件

		実数	割合
1	自転車が安全で走り易い道路が増えれば利用したい	300	39.2%
2	駐輪場が増えるなど駐輪環境が良くなれば利用したい	134	17.5%
3	電動アシスト付き自転車があれば利用したい	189	24.7%
4	誰でも利用できる自転車（コミュニティサイクルなど）があれば利用したい	86	11.2%
5	転倒しない自転車があれば利用したい	88	11.5%
6	二人乗り自転車（タンデム）があれば利用したい	21	2.7%
7	荷物を多く積める自転車があれば利用したい	68	8.9%
8	目的地が自転車で行ける距離にあれば利用したい	211	27.6%
9	自転車が健康に良いことが分かれば利用したい	31	4.1%
10	自転車を運転することが楽しいと感じれば利用したい	58	7.6%
11	公共交通との連携がよければ利用したい	65	8.5%
12	その他	29	3.8%
13	今後も利用することはない	279	36.5%
回答者数		765	100.0%

⑤ 自転車の交通ルール・安全意識について

問 20. あなたがこれまでに自転車の交通安全に関する教育を受けた場所はどこですか？
（当てはまるもの全てに〇）

交通安全教育を受けた場所は、「小学校・中学校」が約 39%と最も多くなっています。
一方で、約 32%の人が「教育を受けたことがない」と答えています。

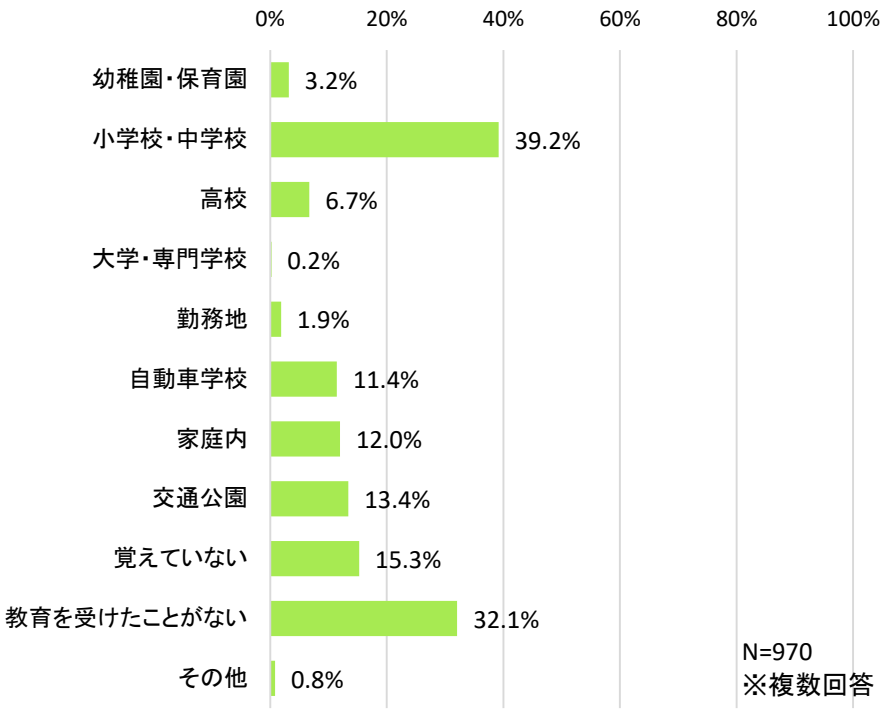


図 交通安全教育を受けた場所

表 交通安全教育を受けた場所

	実数	割合
1 幼稚園・保育園	31	3.2%
2 小学校・中学校	380	39.2%
3 高校	65	6.7%
4 大学・専門学校	2	0.2%
5 勤務地	18	1.9%
6 自動車学校	111	11.4%
7 家庭内	116	12.0%
8 交通公園	130	13.4%
9 覚えていない	148	15.3%
10 教育を受けたことがない	311	32.1%
11 その他	8	0.8%
無回答	41	-
回答者数	970	100.0%

問 21. あなたがこれから自転車の交通安全に関する教育が必要であると思う場所はどこですか？（当てはまるもの全てに〇）

自転車の安全教育が必要だと思う場所については、「小学校・中学校」が約 84%と最も高く、次いで「高校」が約 48%となっており、学校での教育が求められています。

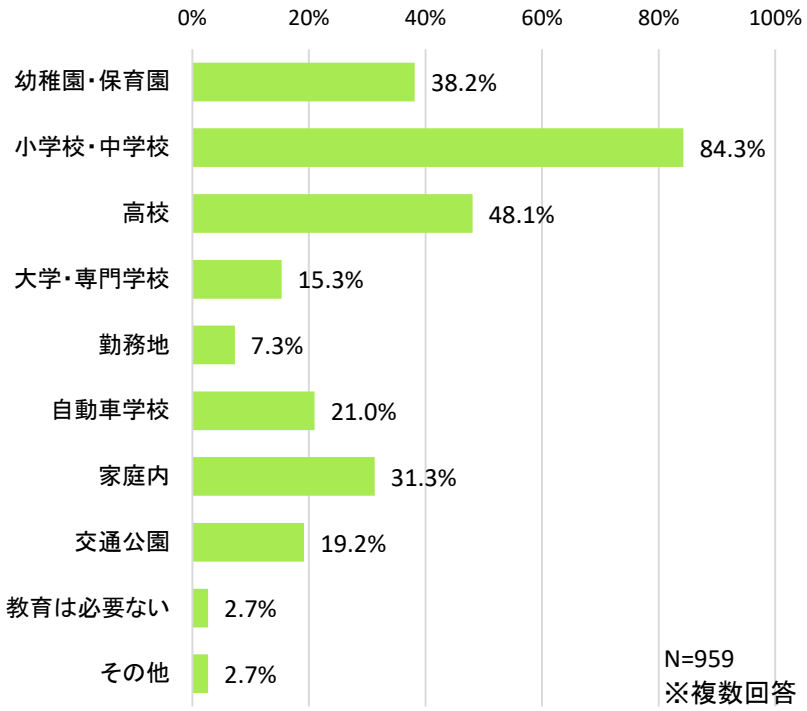


図 交通安全教育が必要であると思う場所

表 交通安全教育が必要であると思う場所

	実数	割合
1 幼稚園・保育園	366	38.2%
2 小学校・中学校	808	84.3%
3 高校	461	48.1%
4 大学・専門学校	147	15.3%
5 勤務地	70	7.3%
6 自動車学校	201	21.0%
7 家庭内	300	31.3%
8 交通公園	184	19.2%
9 教育は必要ない	26	2.7%
10 その他	26	2.7%
回答者数	959	100.0%

問 22. あなたが自転車に関するルール・マナーについて守っている項目を教えてください。
（当てはまるもの全てに〇）

自転車に関するルール・マナーについて守っている項目は、「スマートフォン・携帯電話を使いながら運転をしない」が約 85%と最も多く、次いで「夜間はライトを点灯する」が約 83%となっています。一方、ヘルメットの着用は、約 17%と著しく低くなっています。

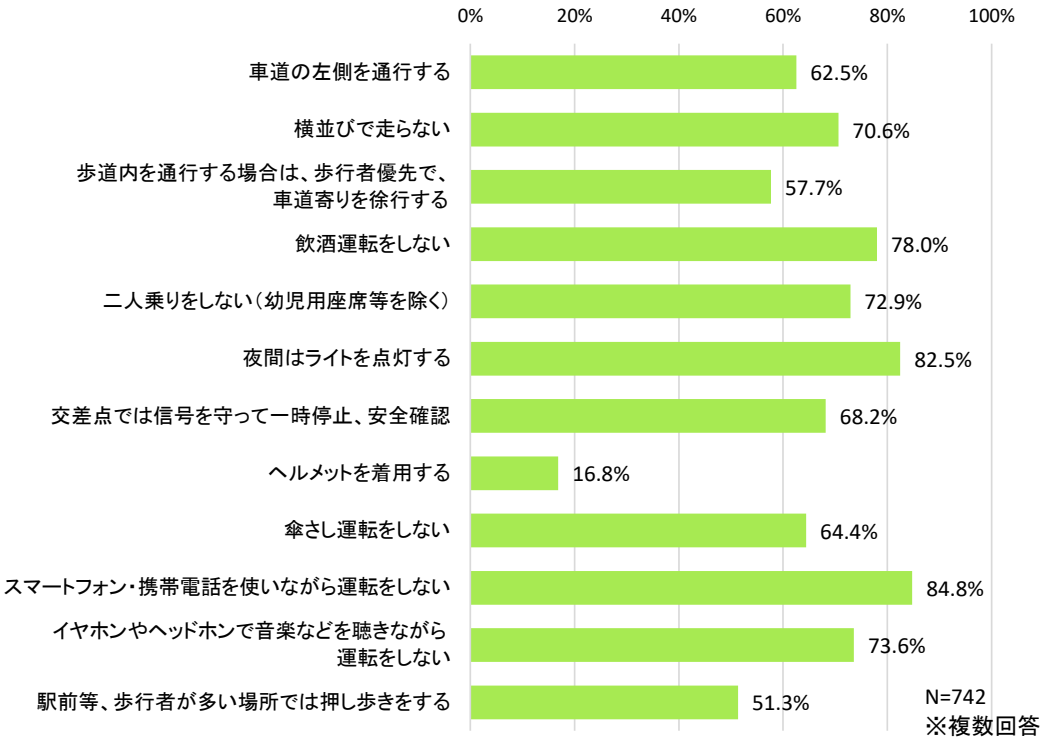


図 自転車乗車時に守っているルール・マナー

表 自転車乗車時に守っているルール・マナー

		実数	割合
1	車道の左側を通行する	464	62.5%
2	横並びで走らない	524	70.6%
3	歩道内を通行する場合は、歩行者優先で、車道寄りを徐行する	428	57.7%
4	飲酒運転をしない	579	78.0%
5	二人乗りをしない（幼児用座席等を除く）	541	72.9%
6	夜間はライトを点灯する	612	82.5%
7	交差点では信号を守って一時停止、安全確認	506	68.2%
8	ヘルメットを着用する	125	16.8%
9	傘さし運転をしない	478	64.4%
10	スマートフォン・携帯電話を使いながら運転をしない	629	84.8%
11	イヤホンやヘッドホンで音楽などを聴きながら運転をしない	546	73.6%
12	駅前等、歩行者が多い場所では押し歩きをする	381	51.3%
回答者数		742	100.0%

問 23. あなたが歩いていて自転車利用者の行為で危ないと感じたことがあるものはありますか。（当てはまるもの全てに○）

歩行者の立場で危ないと感じた自転車の行為については、「歩道でスピードを緩めずに走る」が約83%と最も高く、次いで「携帯電話の操作や音楽を聴きながら走る」が約79%、「交差点や曲がり角で一時停止や減速をせずに急に飛び出す」が約74%となっています。

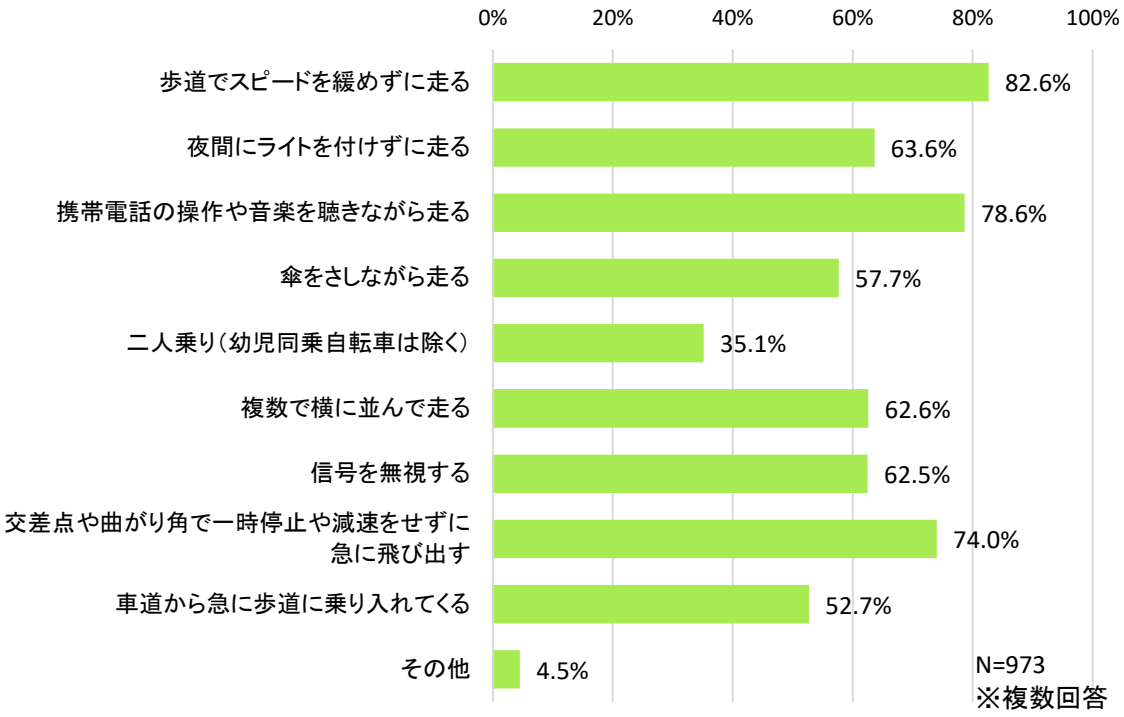


図 歩行時に危険と感じた自転車利用者の行為

表 歩行時に危険と感じた自転車利用者の行為

	実数	割合
1 歩道でスピードを緩めずに走る	804	82.6%
2 夜間にライトを付けずに走る	619	63.6%
3 携帯電話の操作や音楽を聴きながら走る	765	78.6%
4 傘をさしながら走る	561	57.7%
5 二人乗り（幼児同乗自転車は除く）	342	35.1%
6 複数で横に並んで走る	609	62.6%
7 信号を無視する	608	62.5%
8 交差点や曲がり角で一時停止や減速をせずに急に飛び出す	720	74.0%
9 車道から急に歩道に乗り入れてくる	513	52.7%
10 その他	44	4.5%
回答者数	973	100.0%

問 24. あなたが車に乗っていて自転車利用者の行為で危ないと感じたことがあるものはありますか。（当てはまるもの全てに○）

自動車運転者の立場で危ないと感じた自転車の行為については、「携帯電話の操作や音楽を聴きながら走る」が約 74%と最も高く、次いで「夜間でもライトを付けずに走る」が約 71%となっています。

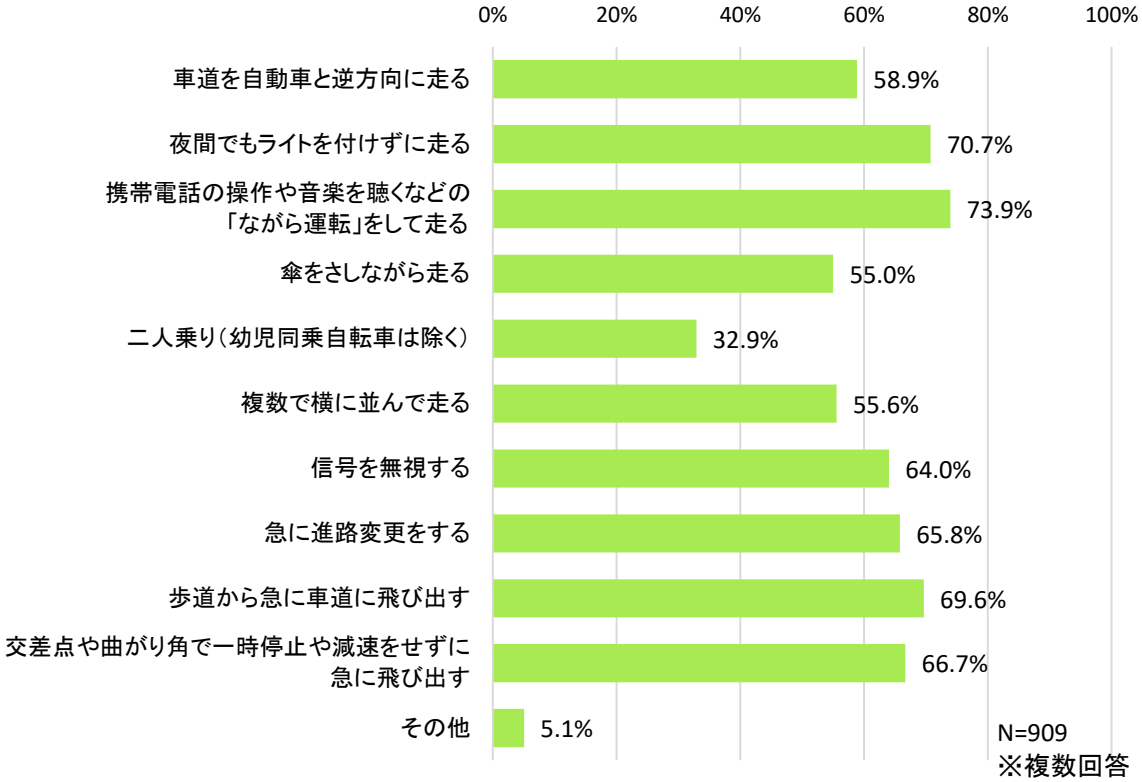


図 車乗車時に危険と感じた自転車利用者の行為

表 車乗車時に危険と感じた自転車利用者の行為

		実数	割合
1	車道を自動車と逆方向に走る	535	58.9%
2	夜間でもライトを付けずに走る	643	70.7%
3	携帯電話の操作や音楽を聴くなどの「ながら運転」をして走る	672	73.9%
4	傘をさしながら走る	500	55.0%
5	二人乗り（幼児同乗自転車は除く）	299	32.9%
6	複数で横に並んで走る	505	55.6%
7	信号を無視する	582	64.0%
8	急に進路変更をする	598	65.8%
9	歩道から急に車道に飛び出す	633	69.6%
10	交差点や曲がり角で一時停止や減速をせずに 急に飛び出す	606	66.7%
11	その他	46	5.1%
回答者数		909	100.0%

⑥ 自転車を活用した観光について

問 25. 北九州市には、レクリエーション活動の振興を目的に運営している「自転車貸出し施設（①河内サイクリングセンター、②響灘緑地サイクリングターミナルがあります。あなたが知っている施設、利用したことがある施設を教えて下さい。（当てはまるものに〇）

自転車貸出し施設の認知度は、いずれも半数以上が知らない状況となっています。

また、利用状況についても、利用したことがある方は最大でも約 24%に留まっており、低くなっています。

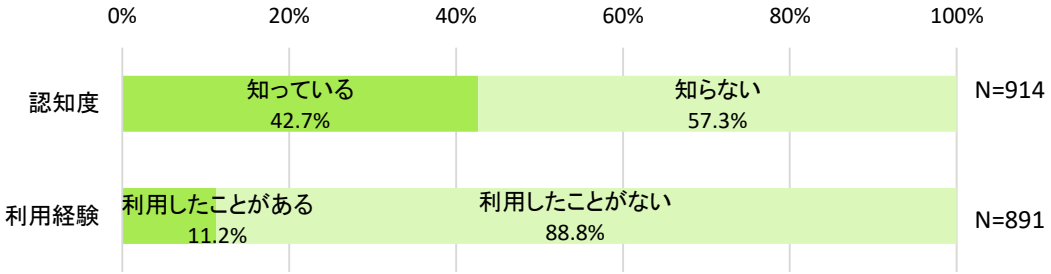


図 河内サイクリングセンターの認知度・利用経験

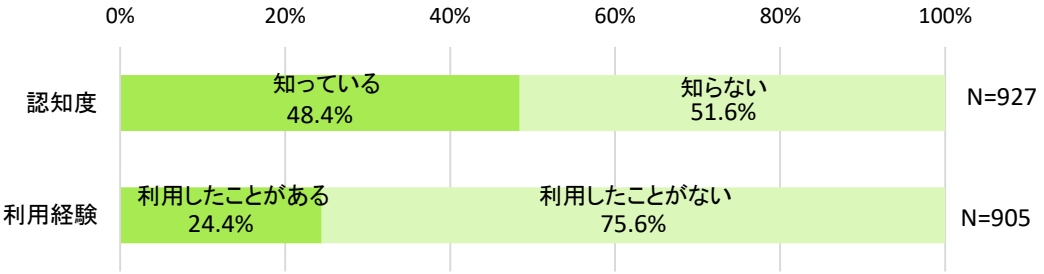


図 響灘緑地サイクリングターミナルの認知度・利用経験

表 河内サイクリングセンターの認知度・利用経験

〈認知度〉

	実数	割合
1 知っている	390	42.7%
2 知らない	524	57.3%
回答者数	914	100.0%

〈利用経験〉

	実数	割合
1 利用したことがある	100	11.2%
2 利用したことがない	791	88.8%
回答者数	891	100.0%

表 響灘緑地サイクリングターミナルの認知度・利用経験

〈認知度〉

	実数	割合
1 知っている	449	48.4%
2 知らない	478	51.6%
回答者数	927	100.0%

〈利用経験〉

	実数	割合（無回答除く）
1 利用したことがある	221	24.4%
2 利用したことがない	684	75.6%
回答者数	905	100.0%

問 26. あなたは自転車でサイクリングなどをするときに、併せてどのようなことを楽しみたいと思いますか？（当てはまるもの全てに○）

サイクリングをするときに併せて楽しみたいことは、「観光地巡り」が約 58%と最も多く、次いで「買い物」が約 35%、「飲食」が 31%となっています。

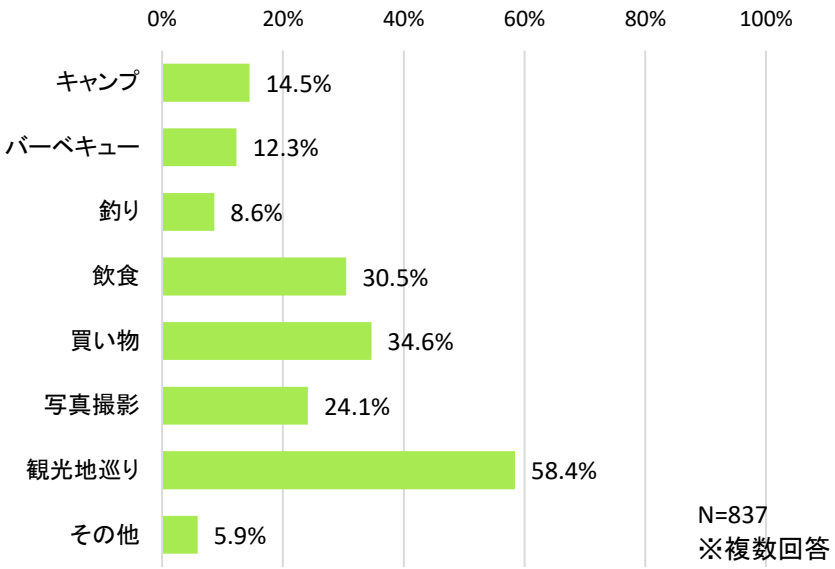


図 サイクリング時に併せて楽しみたいこと

表 サイクリング時に併せて楽しみたいこと

	実数	割合
1 キャンプ	121	14.5%
2 バーベキュー	103	12.3%
3 釣り	72	8.6%
4 飲食	255	30.5%
5 買い物	290	34.6%
6 写真撮影	202	24.1%
7 観光地巡り	489	58.4%
8 その他	49	5.9%
回答者数	837	100.0%

問 27. あなたは自転車でサイクリングなどをするときに休憩するのであれば、その場所にどのような設備がほしいと思いますか？（当てはまるもの全てに〇）

休憩施設に欲しい設備は、「トイレ」が約 87%と最も高く、次いで「飲料水の提供設備」が約 61%となっています

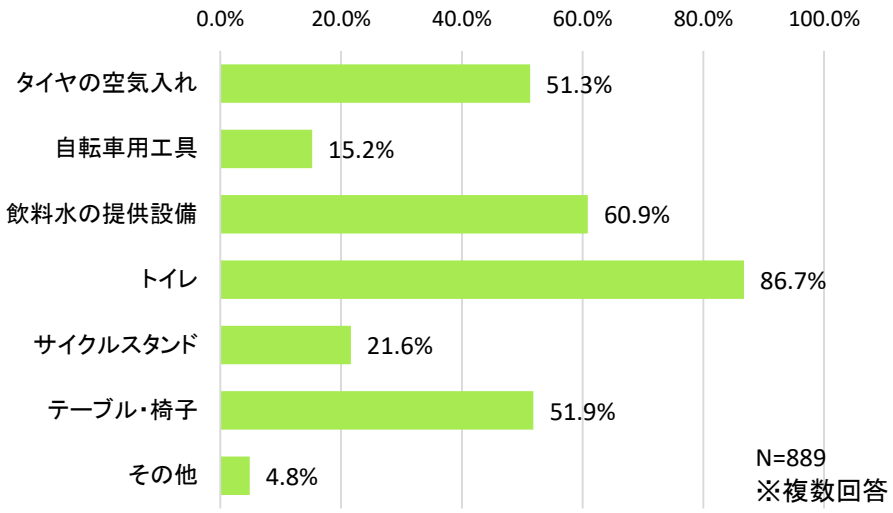


図 サイクリング休憩時にほしい設備

表 サイクリング休憩時にほしい設備

	実数	割合
1 タイヤの空気入れ	456	51.3%
2 自転車用工具	135	15.2%
3 飲料水の提供設備	541	60.9%
4 トイレ	771	86.7%
5 サイクルスタンド	192	21.6%
6 テーブル・椅子	461	51.9%
7 その他	43	4.8%
回答者数	889	100.0%

⑦ 自転車の共同利用について

問 28. 北九州市には、小倉都心部や八幡東区東田地区に「シティバイク」というコミュニティサイクルサービス※があります。こうしたコミュニティサイクルが身近にあれば利用したいと思いますか？（当てはまるものに○）

コミュニティサイクルの利用については、「利用してみたいと思わない」が約 59%、「利用してみたい」が約 41%となっています。

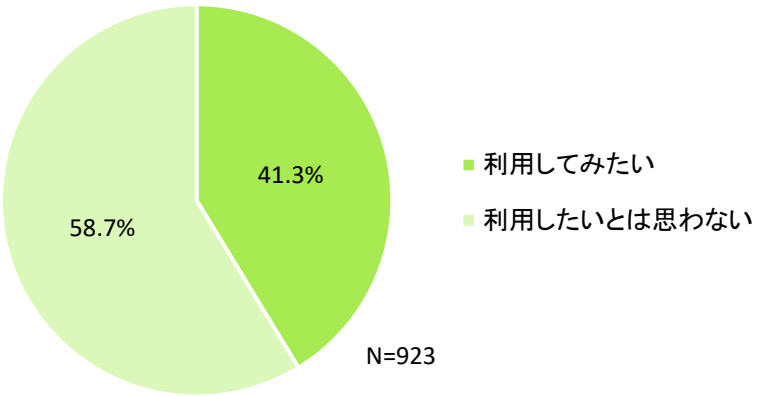


図 コミュニティサイクルの利用状況

表 コミュニティサイクルの利用状況

	実数	割合
1 利用してみたい	381	41.3%
2 利用したいとは思わない	542	58.7%
回答者数	923	100.0%

問 29. 問 28 で「１．利用したい」と回答した方にお聞きします。
あなたはコミュニティサイクルをどのような時に利用したいと思いますか？
（当てはまるもの全てに○）

コミュニティサイクルを利用したい人の利用目的は、「観光・レジャー」が約 66%、「買物・食事など」が約 60%となっています。一方で、「通学・通勤」が約 12.6%、「業務・仕事」が約 6.8%と低くなっています。

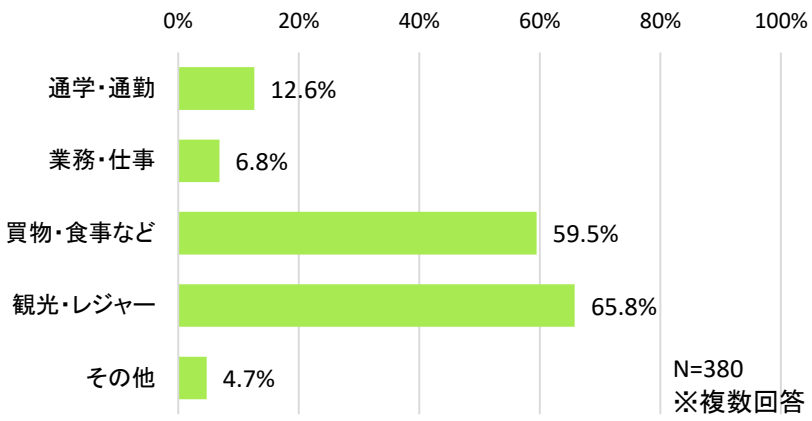


図 自転車貸出サービスを利用する目的

表 自転車貸出サービスを利用する目的

	実数	割合
1 通学・通勤	48	12.6%
2 業務・仕事	26	6.8%
3 買物・食事など	226	59.5%
4 観光・レジャー	250	65.8%
5 その他	18	4.7%
回答者数	380	100.0%

⑧ 自転車の活用推進策について

問 30. あなたが自転車利用を促進するために必要だと思う施策を教えてください。
（特に必要だと思うもの 3 つに○）

自転車利用を促進するために必要だと思う施策は、「自転車通行空間の整備」が約 69%と最も高く、次いで「駐輪場の整備」が約 49%、「自転車利用のルールやマナーの啓発」が約 47%となっています。

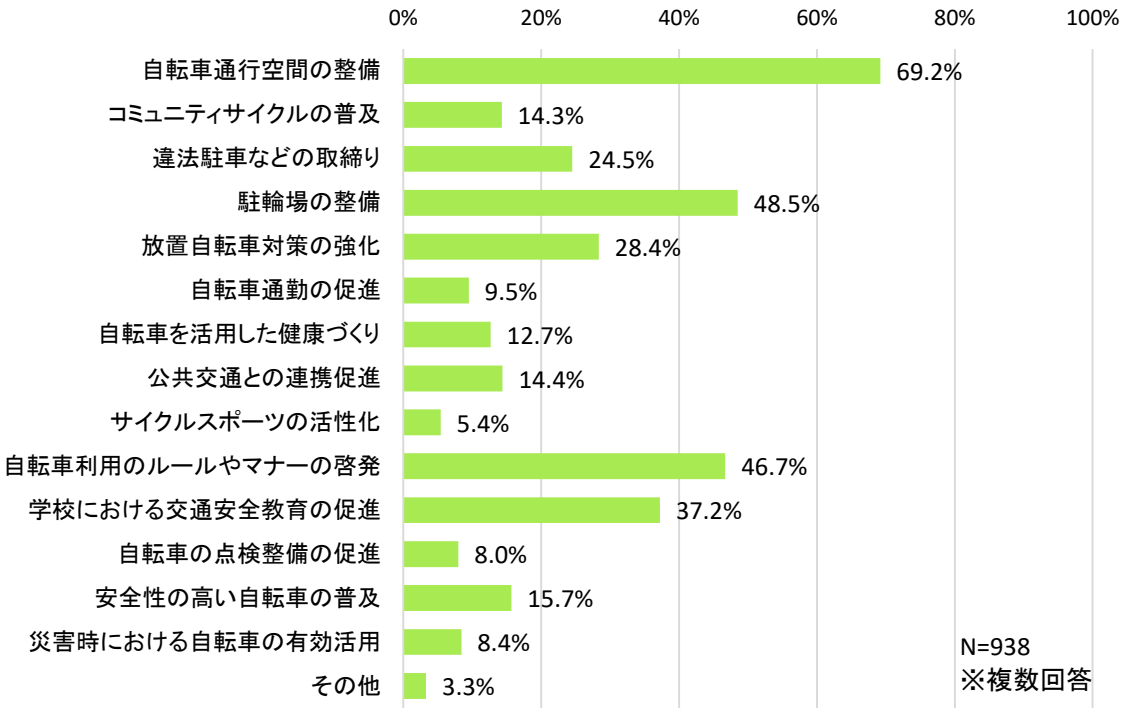


図 自転車利用を促進するための施策

表 自転車利用を促進するための施策

		実数	割合
1	自転車通行空間の整備	649	69.2%
2	コミュニティサイクルの普及	134	14.3%
3	違法駐車などの取締り	230	24.5%
4	駐輪場の整備	455	48.5%
5	放置自転車対策の強化	266	28.4%
6	自転車通勤の促進	89	9.5%
7	自転車を活用した健康づくり	119	12.7%
8	公共交通との連携促進	135	14.4%
9	サイクルスポーツの活性化	51	5.4%
10	自転車利用のルールやマナーの啓発	438	46.7%
11	学校における交通安全教育の促進	349	37.2%
12	自転車の点検整備の促進	75	8.0%
13	安全性の高い自転車の普及	147	15.7%
14	災害時における自転車の有効活用	79	8.4%
15	その他	31	3.3%
回答者数		938	100.0%

⑨ 自転車施策の満足度

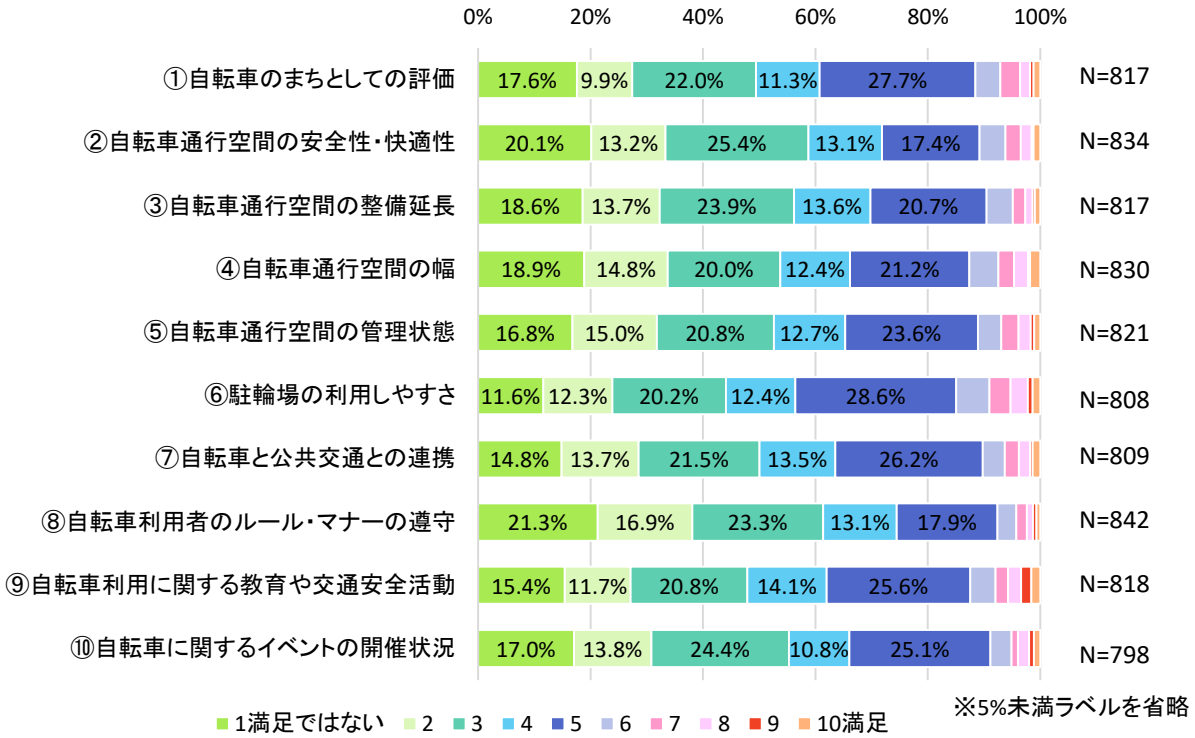
問 31. 自転車のあるライフスタイル、自転車を活用したまちづくりに対するあなたの満足度について教えてください。（当てはまるものに〇）

自転車施策の市民満足度は、全項目で 4 点を下回っており、満足度は低い結果となっています。

図 自転車施策の満足度平均

表 自転車施策の満足度平均

項目	満足度平均
①自転車のまちとしての評価	3.7
②自転車通行空間の安全性・快適性	3.4
③自転車通行空間の整備延長	3.4
④自転車通行空間の幅	3.6
⑤自転車通行空間の管理状態	3.6
⑥駐輪場の利用しやすさ	4.0
⑦自転車と公共交通との連携	3.7
⑧自転車利用者のルール・マナーの遵守	3.2
⑨自転車利用に関する教育や交通安全活動	3.8
⑩自転車に関するイベントの開催状況	3.5



※5%未満ラベルを省略

図 自転車施策の満足度

表 自転車施策の満足度

	1（満足ではない）	2	3	4	5	6	7	8	9	10（満足）	回答者数
①自転車のまちとしての評価	146	82	183	94	230	37	29	15	5	10	831
②自転車通行空間の安全性・快適性	168	110	212	109	145	38	23	16	3	10	834
③自転車通行空間の整備延長	152	112	195	111	169	38	18	11	3	8	817
④自転車通行空間の幅	157	123	166	103	176	43	23	21	3	15	830
⑤自転車通行空間の管理状態	138	123	171	104	194	34	25	18	5	9	821
⑥駐輪場の利用しやすさ	94	99	163	100	231	48	30	25	7	11	808
⑦自転車と公共交通との連携	120	111	174	109	212	32	20	16	4	11	809
⑧自転車利用者のルール・マナーの遵守	179	142	196	110	151	28	16	9	5	6	842
⑨自転車利用に関する教育や交通安全活動	126	96	170	115	209	37	18	19	15	13	818
⑩自転車に関するイベントの開催状況	136	110	195	86	200	30	9	16	7	9	798

表 自転車施策の満足度　割合

	1（満足ではない）	2	3	4	5	6	7	8	9	10（満足）	計
①自転車のまちとしての評価	17.6%	9.9%	22.0%	11.3%	27.7%	4.5%	3.5%	1.8%	0.6%	1.2%	100.0%
②自転車通行空間の安全性・快適性	20.1%	13.2%	25.4%	13.1%	17.4%	4.6%	2.8%	1.9%	0.4%	1.2%	100.0%
③自転車通行空間の整備延長	18.6%	13.7%	23.9%	13.6%	20.7%	4.7%	2.2%	1.3%	0.4%	1.0%	100.0%
④自転車通行空間の幅	18.9%	14.8%	20.0%	12.4%	21.2%	5.2%	2.8%	2.5%	0.4%	1.8%	100.0%
⑤自転車通行空間の管理状態	16.8%	15.0%	20.8%	12.7%	23.6%	4.1%	3.0%	2.2%	0.6%	1.1%	100.0%
⑥駐輪場の利用しやすさ	11.6%	12.3%	20.2%	12.4%	28.6%	5.9%	3.7%	3.1%	0.9%	1.4%	100.0%
⑦自転車と公共交通との連携	14.8%	13.7%	21.5%	13.5%	26.2%	4.0%	2.5%	2.0%	0.5%	1.4%	100.0%
⑧自転車利用者のルール・マナーの遵守	21.3%	16.9%	23.3%	13.1%	17.9%	3.3%	1.9%	1.1%	0.6%	0.7%	100.0%
⑨自転車利用に関する教育や交通安全活動	15.4%	11.7%	20.8%	14.1%	25.6%	4.5%	2.2%	2.3%	1.8%	1.6%	100.0%
⑩自転車に関するイベントの開催状況	17.0%	13.8%	24.4%	10.8%	25.1%	3.8%	1.1%	2.0%	0.9%	1.1%	100.0%

北九州市建設局道路部道路維持課
〒803-8501　北九州市小倉北区城内１－１
TEL：093-582-2274
E-mail：ken-douroiji@city.kitakyushu.lg.jp

北九州市印刷物登録番号第 2014020A 号