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。

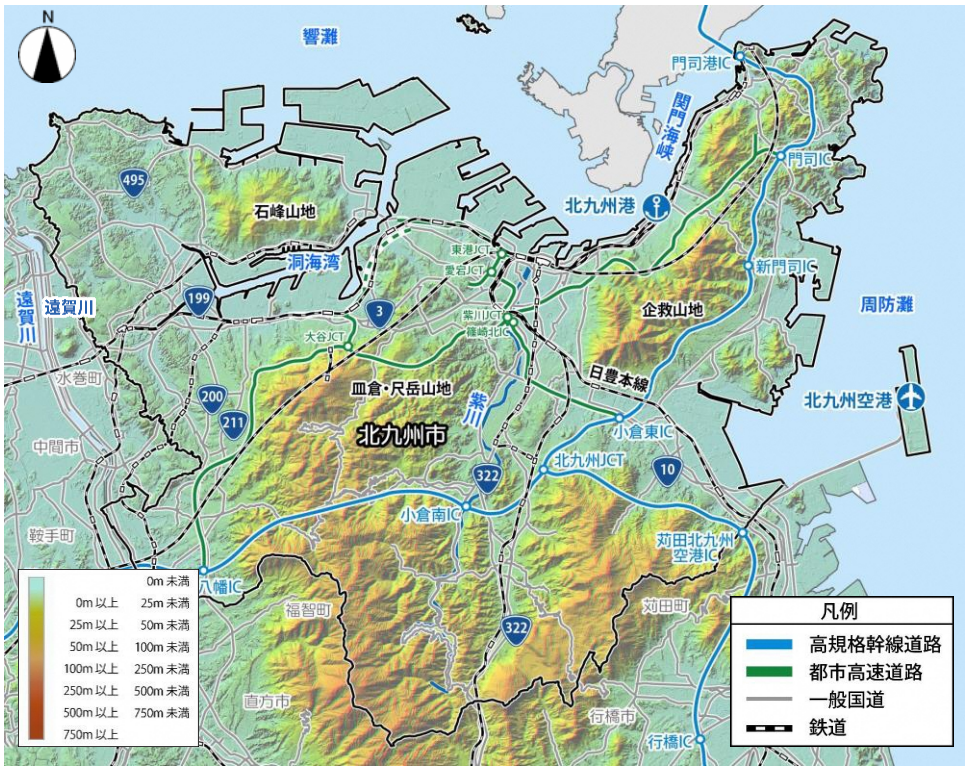


図　北九州市の地形

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。

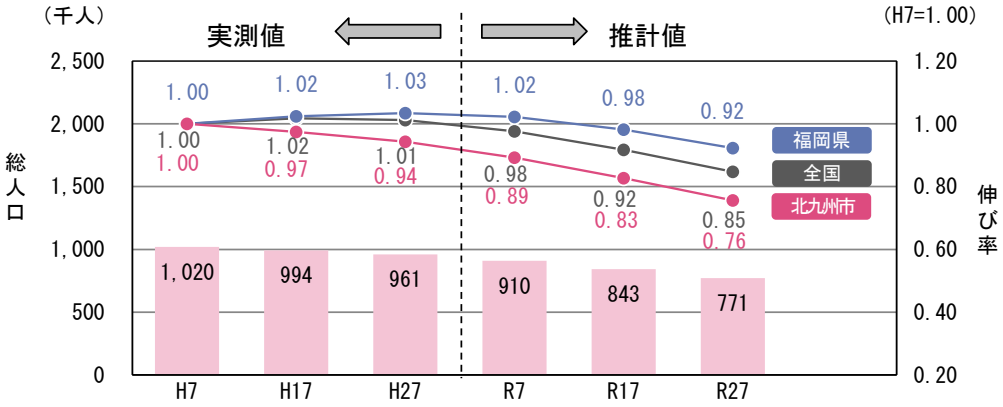


図　北九州市の人口推移

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。

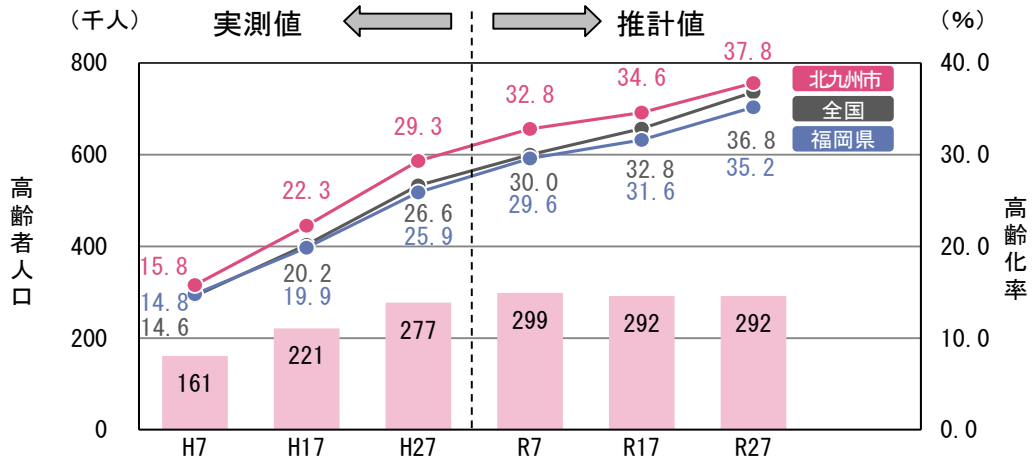


図　北九州市の高齢者人口推移

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。

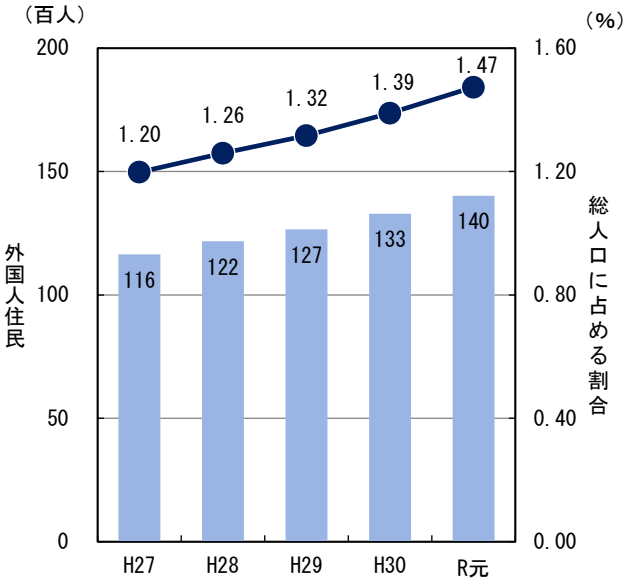


図　北九州市に常住する外国人住民の推移

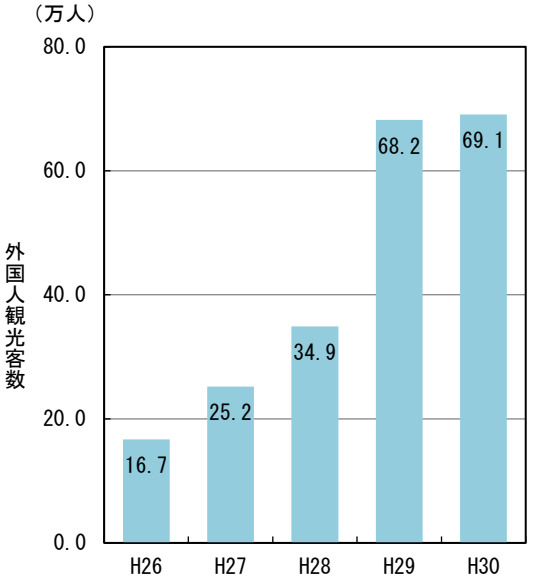


図　北九州市に来訪する外国人観光客数の推移

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。

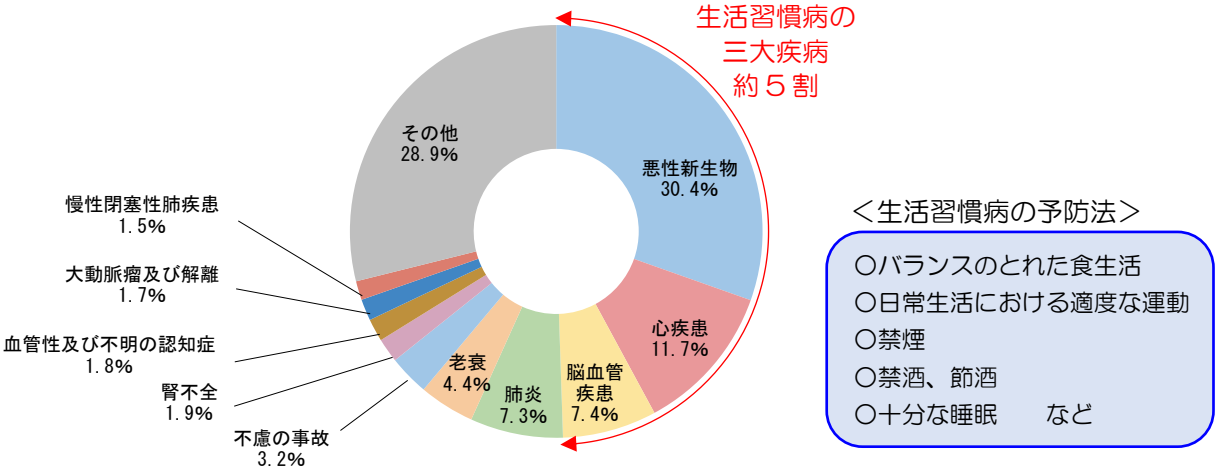


図　北九州市における主要死因

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。

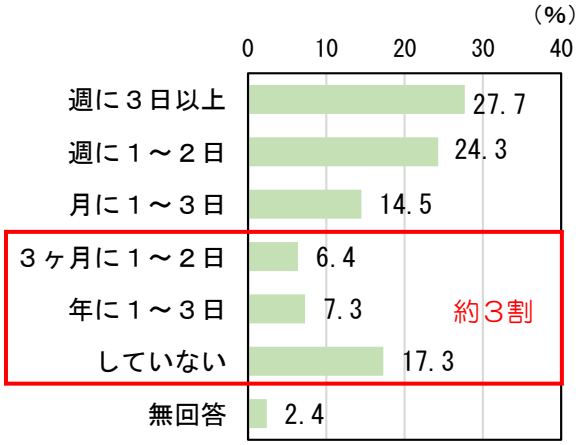


図　１年間に行った運動・スポーツの頻度

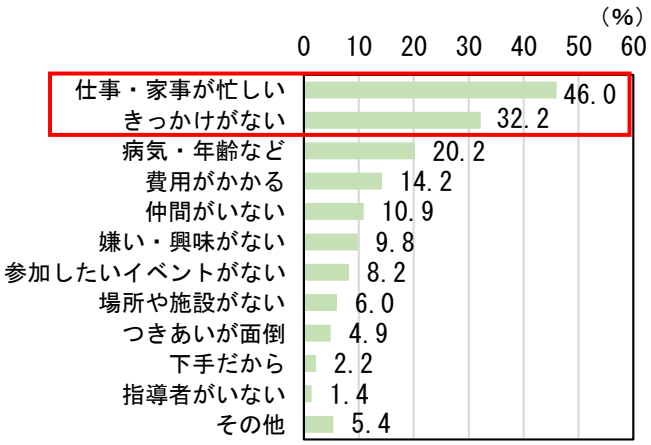


図　運動・スポーツをしない理由（複数回答）

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。

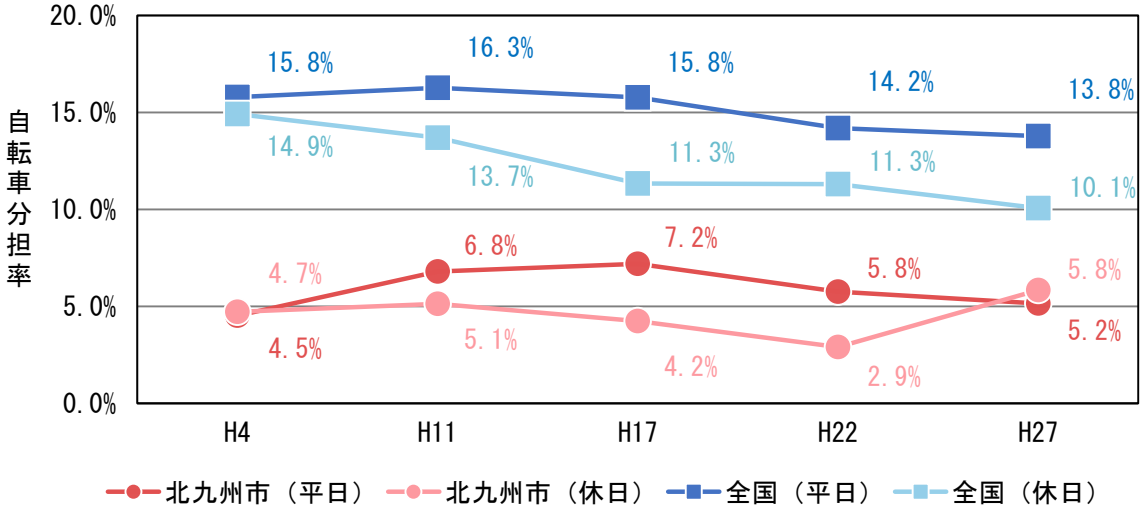


図　自転車分担率の推移

資料：全国都市交通特性調査

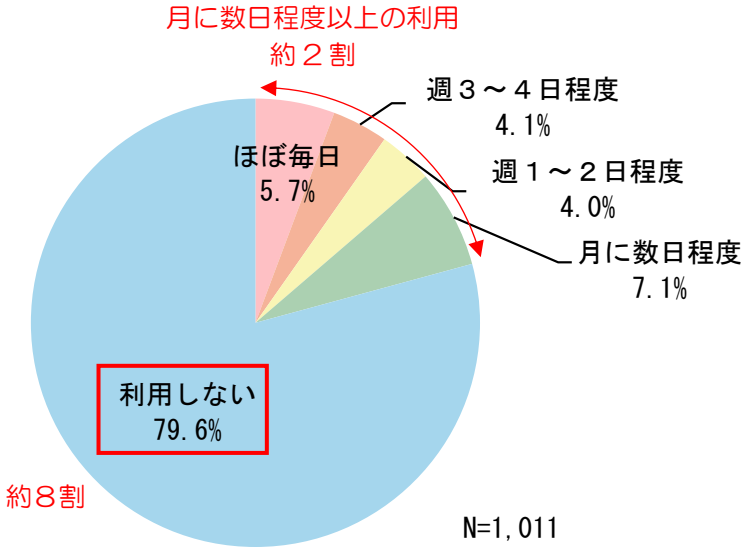


図　自転車の利用頻度

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。

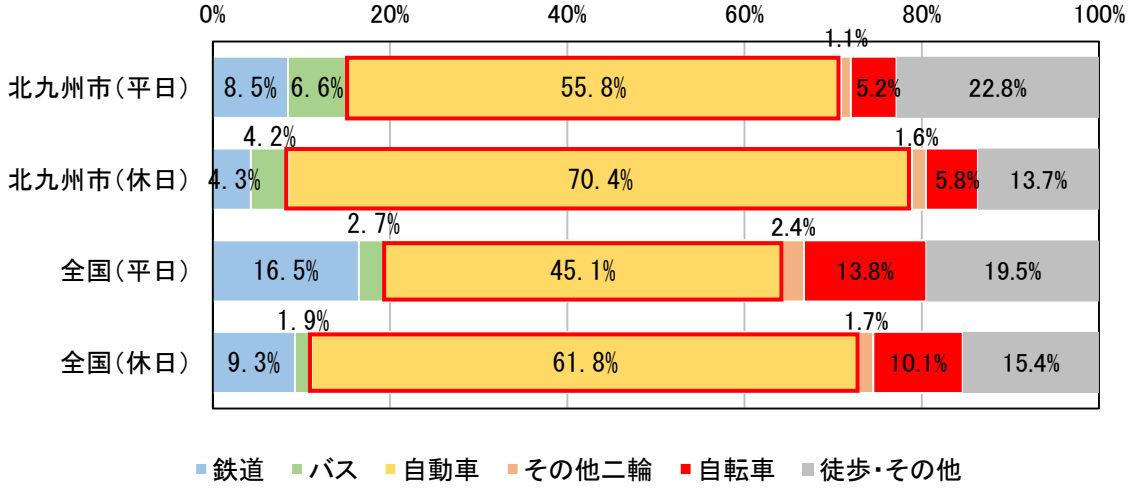


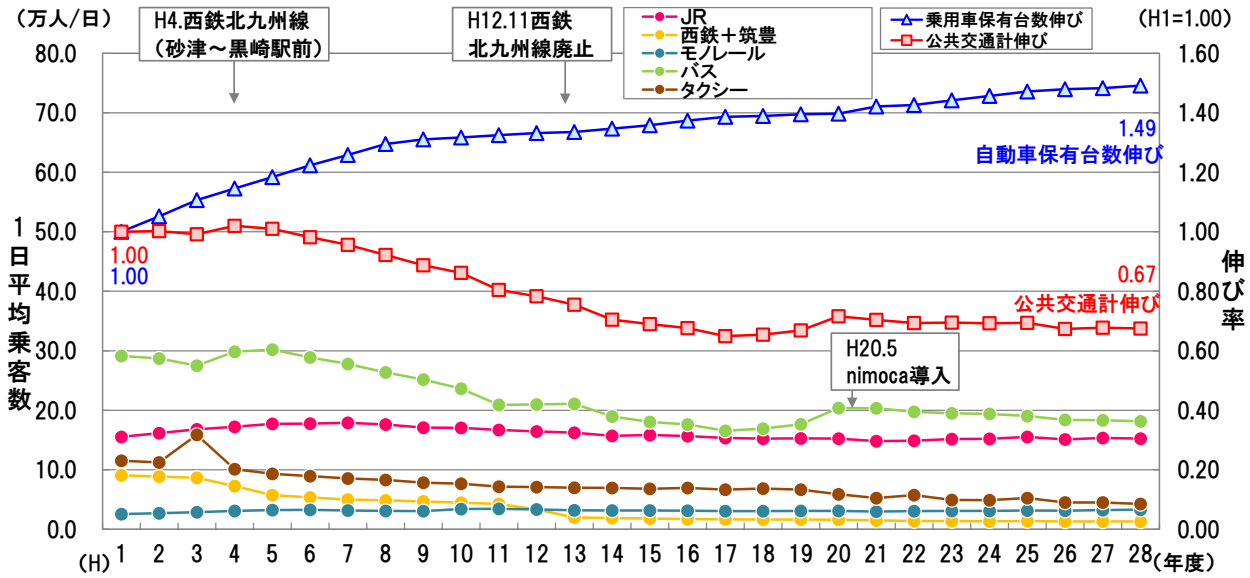
図　代表交通手段分担率の都市別比較

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。

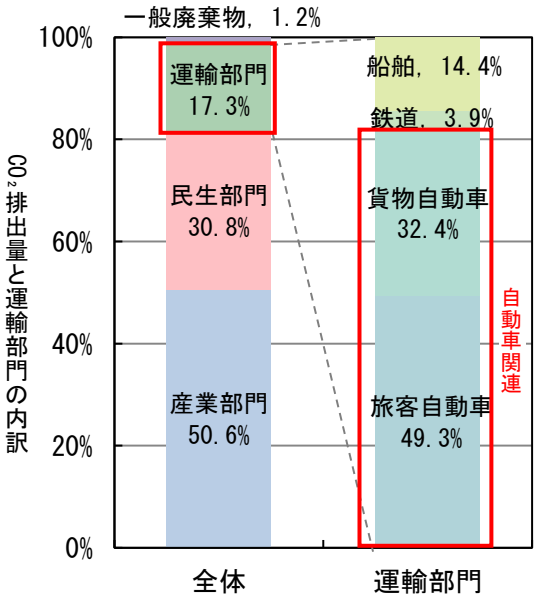


図　北九州市の CO_2 排出量の内訳

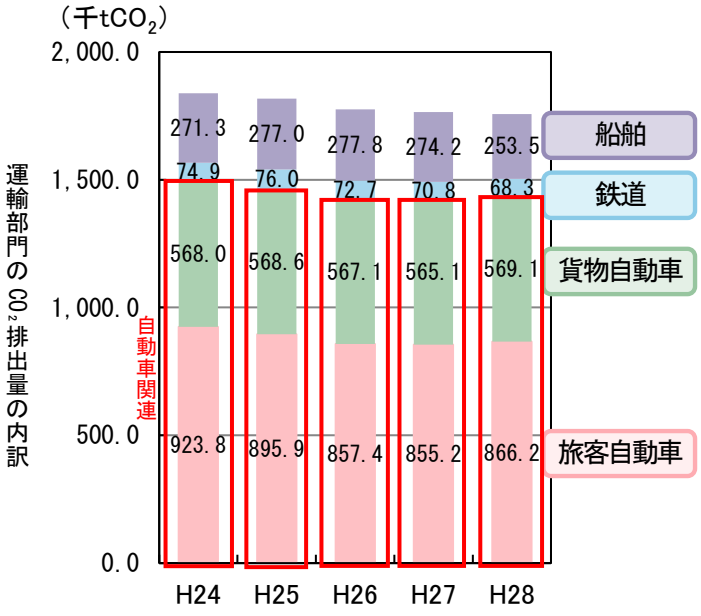


図　北九州市の運輸部門における CO_2 排出量

資料：環境省_部門別 CO_2 排出量の現況推計

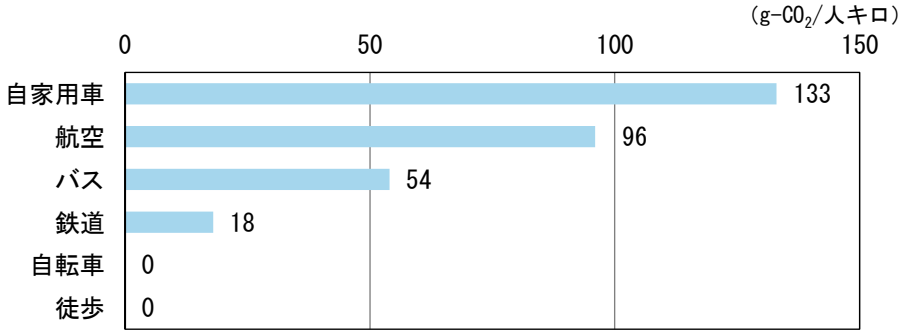


図　１人を１km 運ぶのに排出される CO_2

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

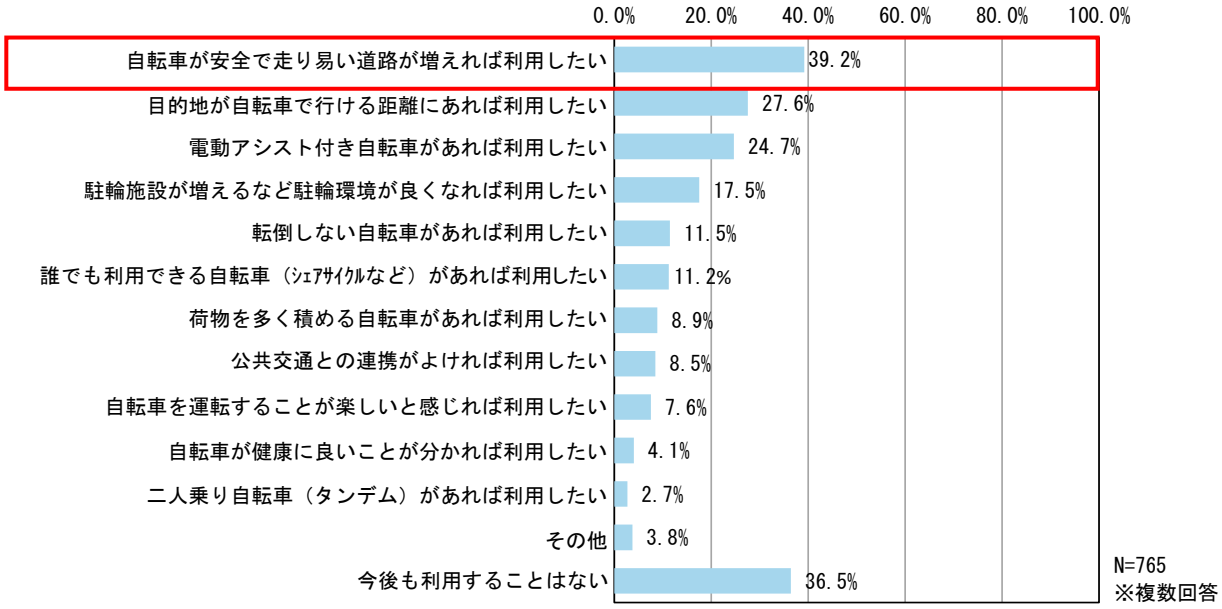


図　自転車を利用していない人が自転車を利用するようになるための条件

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。

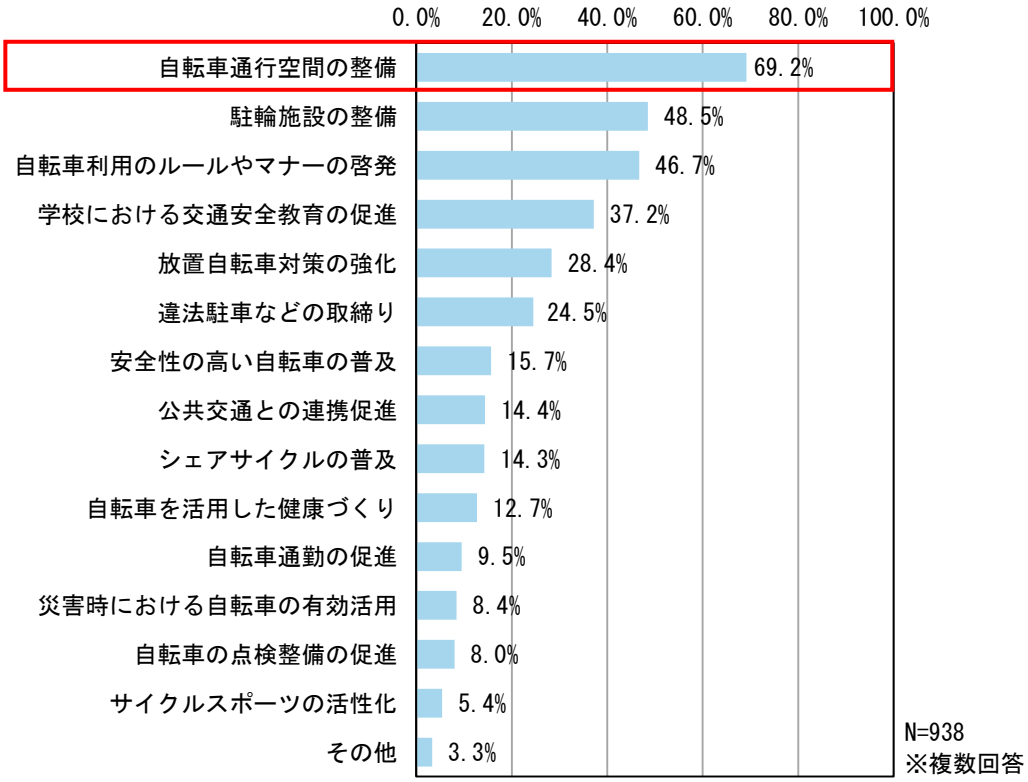


図　自転車利用を促進するための施策

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。

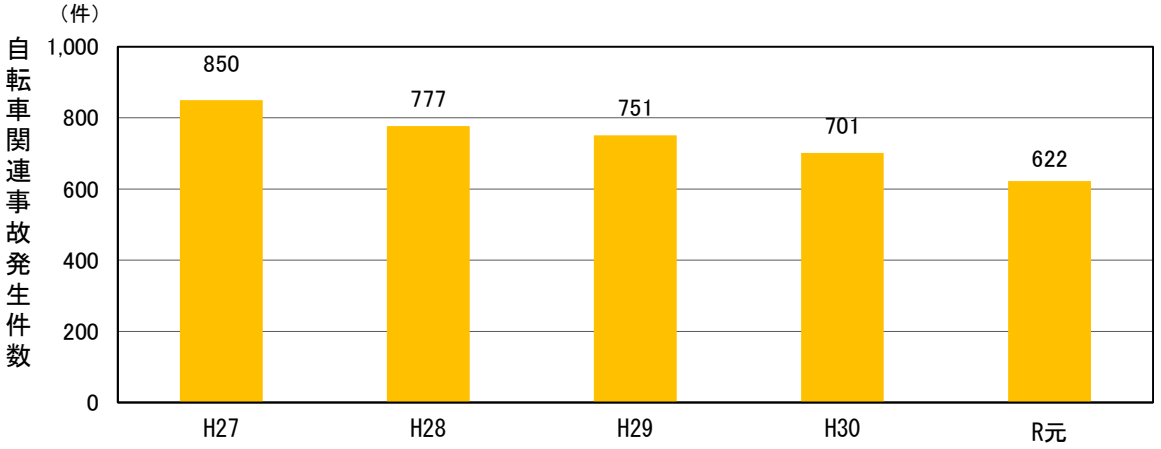


図　北九州市の自転車関連事故件数の推移

資料：福岡県警察（H27～R 元）

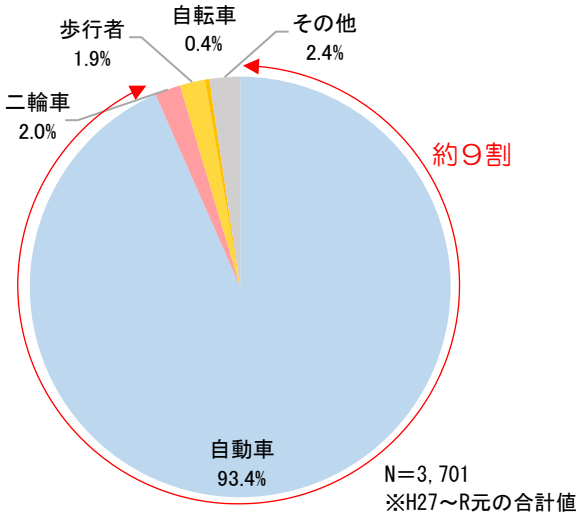


図　自転車関連事故の相手当事者

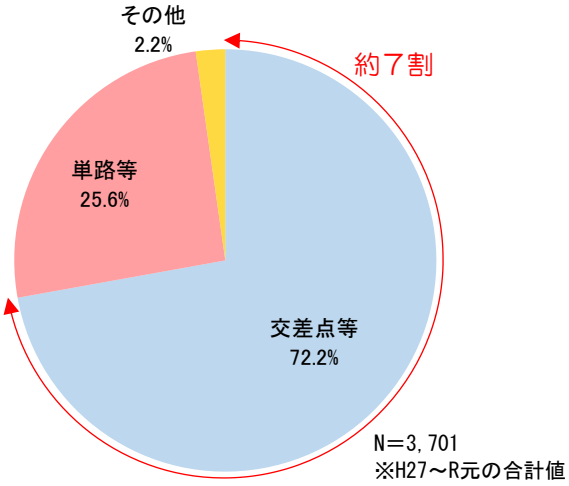


図　自転車関連事故の発生場所(道路形状別)

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。

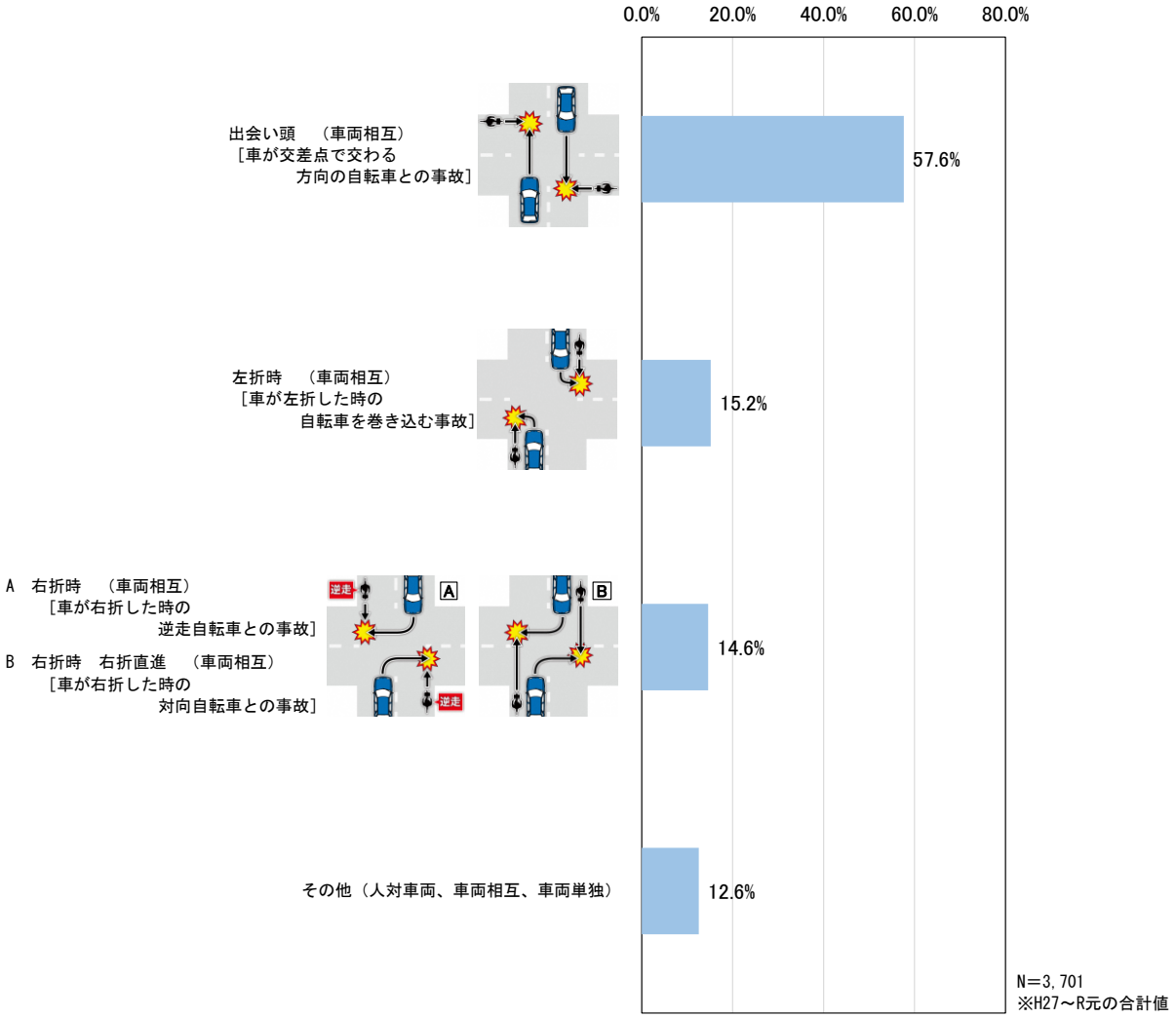


図　北九州市の自転車関連事故の事故類型

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。

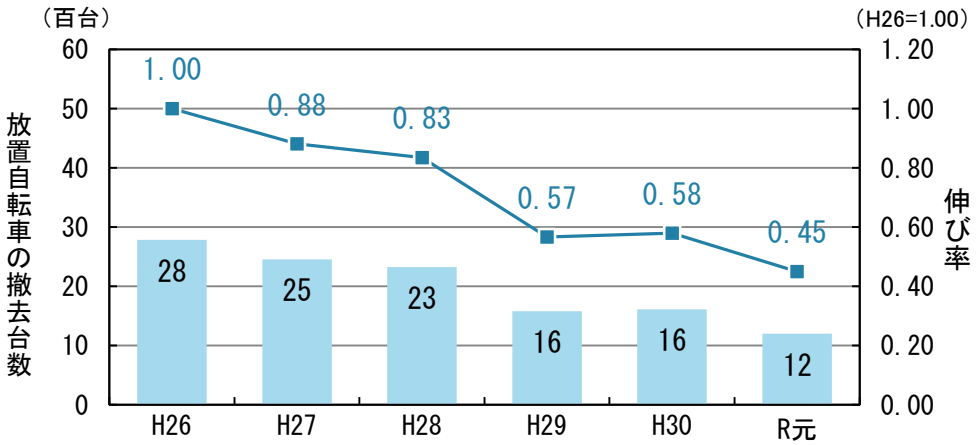


図　放置禁止区域内の放置自転車撤去台数の推移

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。

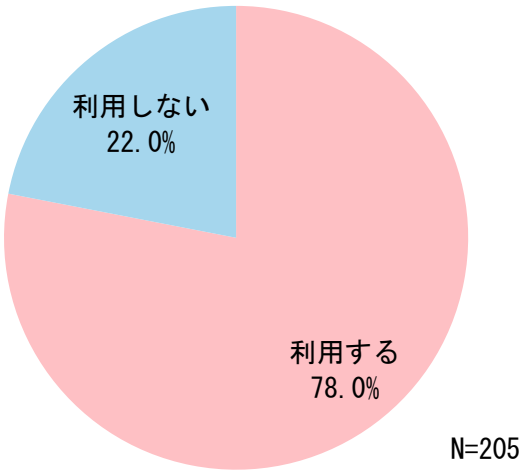


図　自転車駐輪施設の利用有無

資料：市民アンケート（R2.3）

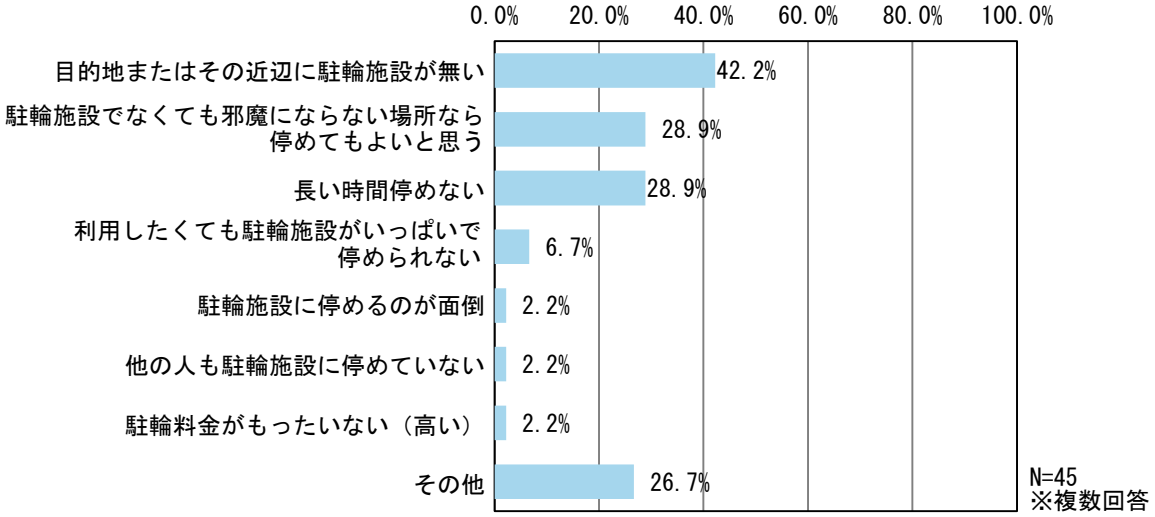


図　自転車駐輪施設を利用しない理由

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。

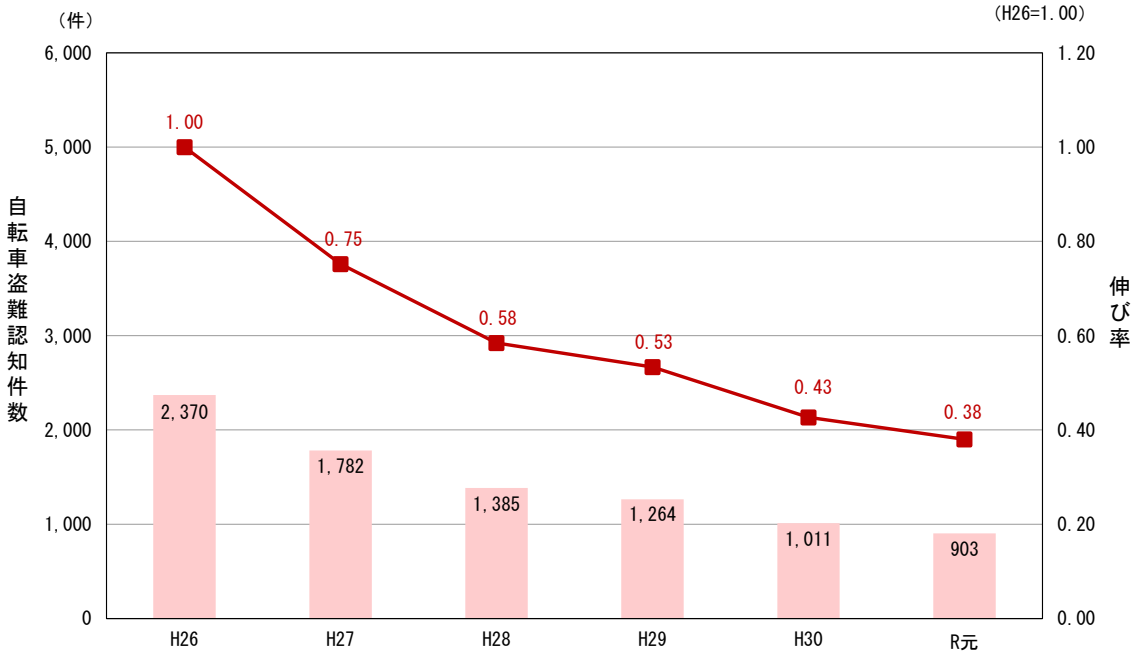


図　自転車盗難認知件数の推移

資料：福岡県警察

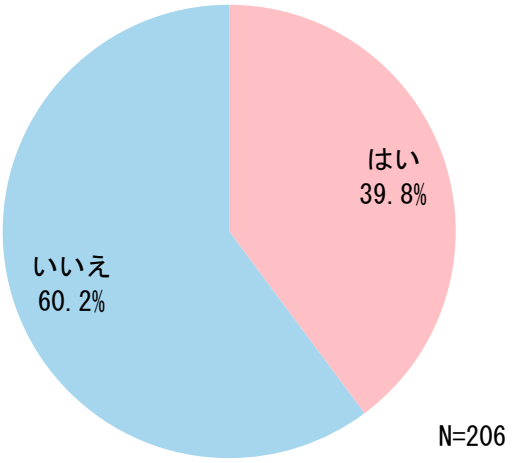


図　自転車駐輪施設利用時の二重施錠の実施状況

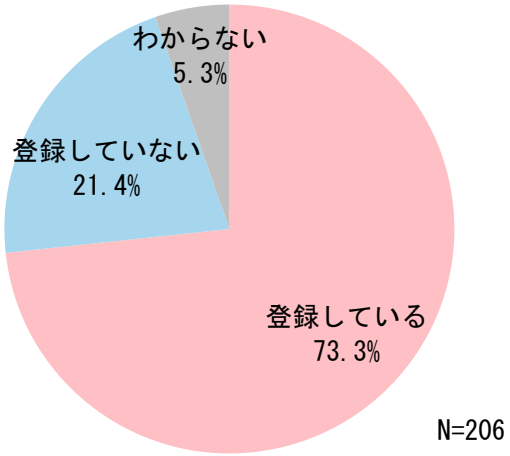


図　防犯登録制度の登録有無

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。

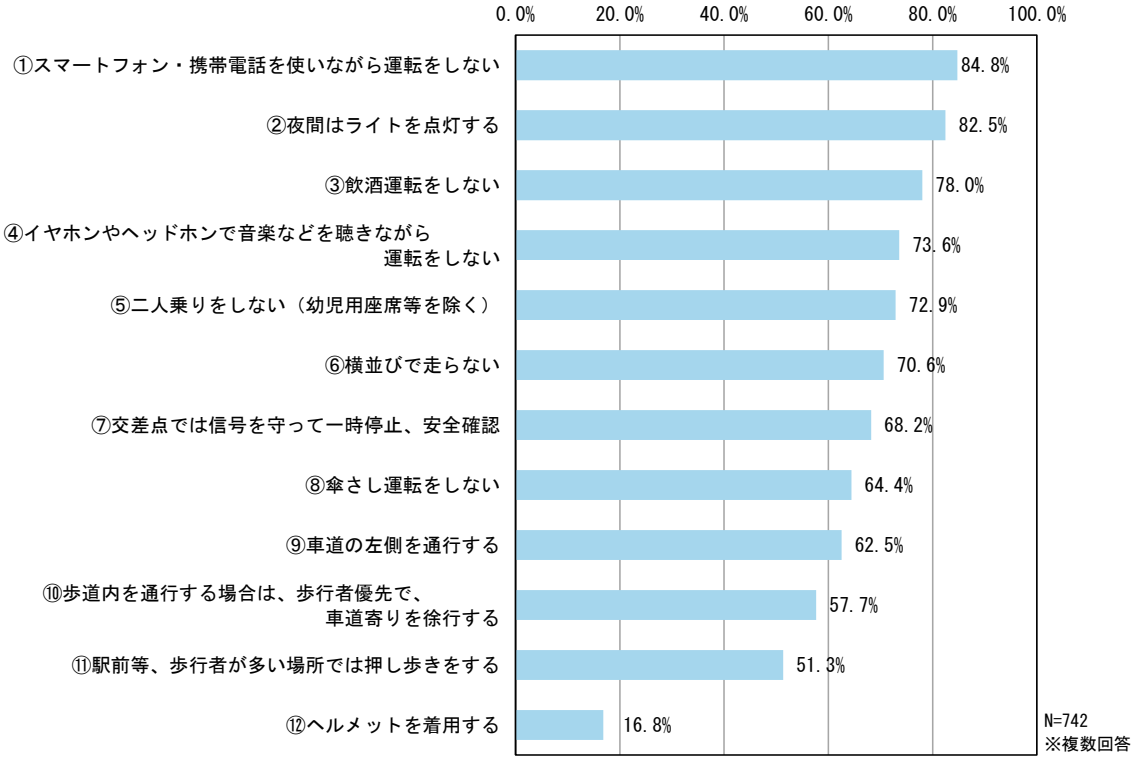


図　自転車乗車時に守っているルール・マナー

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。

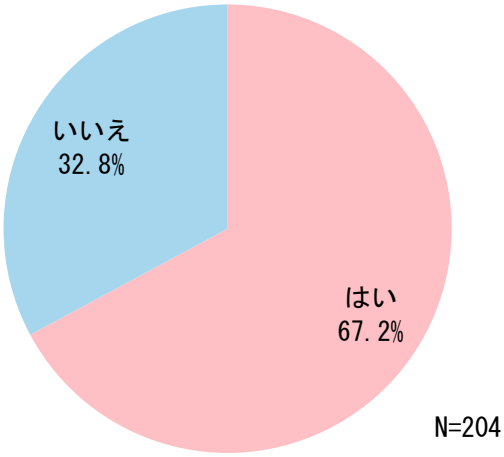


図　自転車の日常点検の実施状況

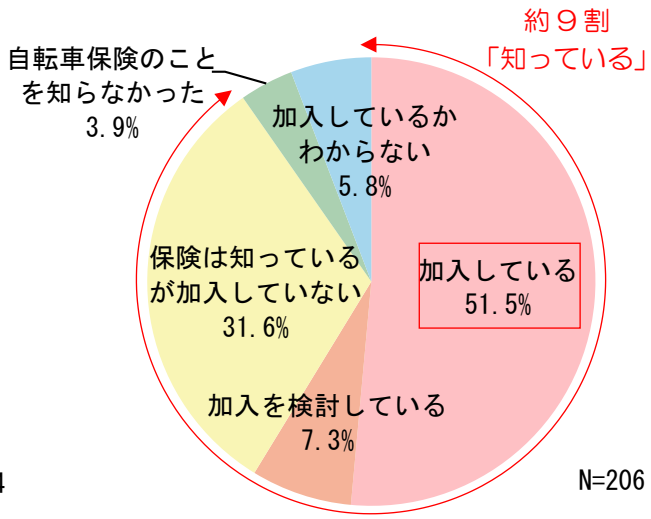


図　自転車保険の加入状況

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

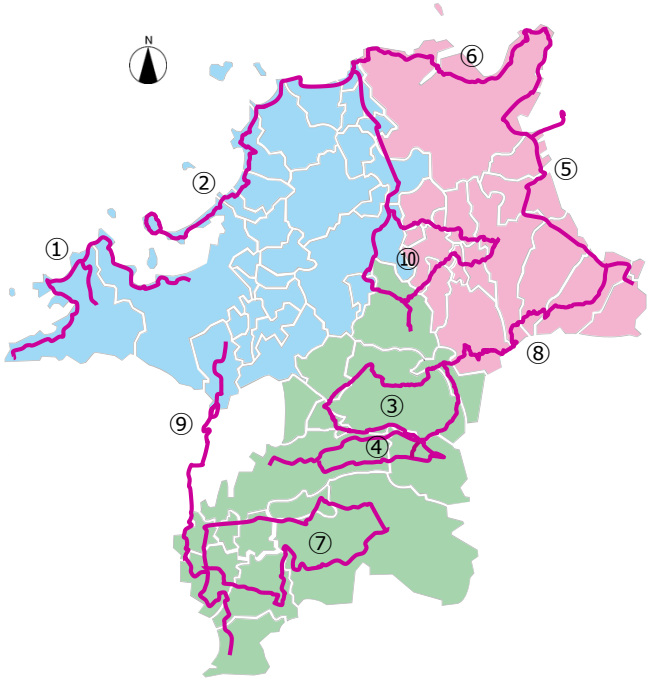


図　福岡県サイクルツーリズム広域モデルルート（１０ルート）

＜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。