

(素案)

北九州市自転車活用推進計画

【本編】

令和3年1月
(令和 年 月見直し)

北九州市

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. 自転車を巡る北九州市の現状と課題

2.1 地域特性	6
2.2 交通特性	9

3. これまでの取り組みと課題

3.1 北九州市における自転車に関する計画	12
3.2 自転車通行空間ネットワークの形成	14
3.3 利用しやすい駐輪環境の形成	17
3.4 放置自転車対策の推進	21
3.5 シェアサイクル事業の推進	23
3.6 自転車に関する情報発信	26
3.7 自転車利用の促進	28
3.8 サイクルツーリズムの推進	31
3.9 自転車の安全利用に向けた市民の安全意識の向上	32

4. 自転車の活用を推進するための計画目標

39

5. 目標を実現するための施策の展開

40

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	41
施策2 利用しやすい駐輪環境の形成	48
施策3 放置自転車対策の推進	49
施策4 シェアサイクル事業の推進	51
施策5 情報通信技術活用の推進	52
施策6 サイクル&ライドの促進	53
施策7 自転車利用の促進に関する情報発信の充実	54
5.2 目標2 自転車を安全・安心に利用できる環境づくり	
施策8 自転車通行空間ネットワークの形成【再掲】	55
施策9 自転車の安全利用に向けた市民の交通安全意識の向上	55
施策10 自転車保険の加入促進	62
施策11 自転車盗難の防止	63
施策12 災害時における自転車の活用	63
5.3 目標3 自転車を活用した市民の健康増進と脱炭素のまちづくり	
施策13 健康増進に関する広報・啓発	64
施策14 自転車貸出し施設の活用	65
施策15 身近な移動手段としての自転車利用の促進	66
5.4 目標4 自転車を活用した観光・賑わいづくり	
施策16 サイクルツーリズムの推進	68
施策17 シェアサイクル事業の推進【再掲】	70

6. 計画の推進

6.1 指標	71
6.2 計画の推進と進捗管理	72

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」を令和3年1月に策定しました。

本計画は、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り組みや成果を反映しており、本市では、これまで本計画に基づき、自転車施策の推進を図ってきました。

今回、策定から概ね5年を経過したことから、これまでの取り組み内容の効果を検証したうえで、国の「第3次自転車活用推進計画（令和8年5月策定）」や、昨今の社会情勢等の変化を踏まえ、計画の見直しを行いました。今後も、本計画に基づき、時代に即した実効性のある自転車施策を展開していきます。

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。

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。

計画では、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、CO₂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、北九州市が目指す都市像「つながりと情熱と技術で、一歩先の価値観を体現するグローバル挑戦都市・北九州市」の実現を目指しています。

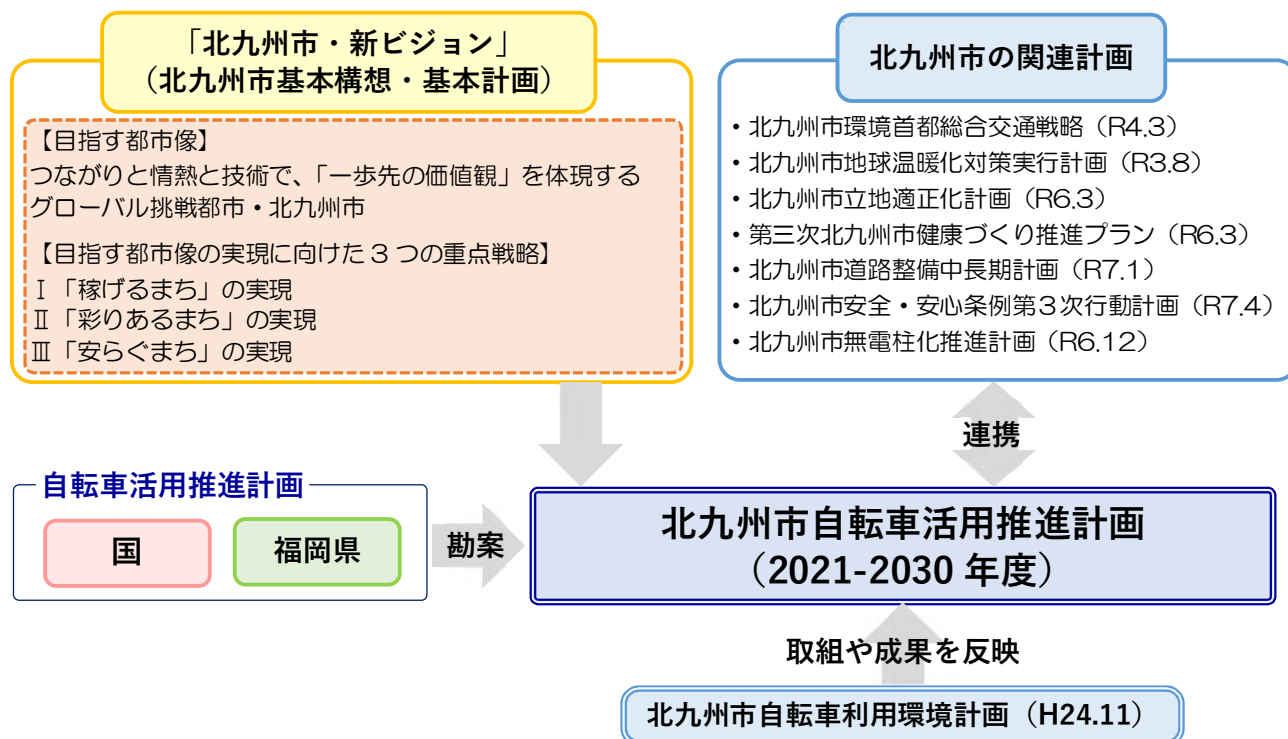


図 北九州市自転車活用推進計画の位置付け

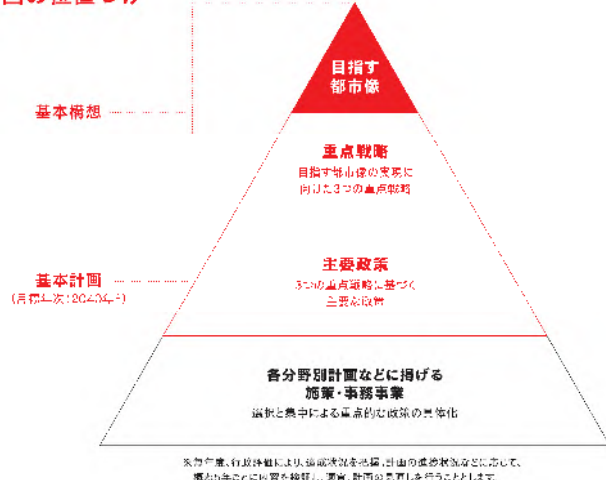
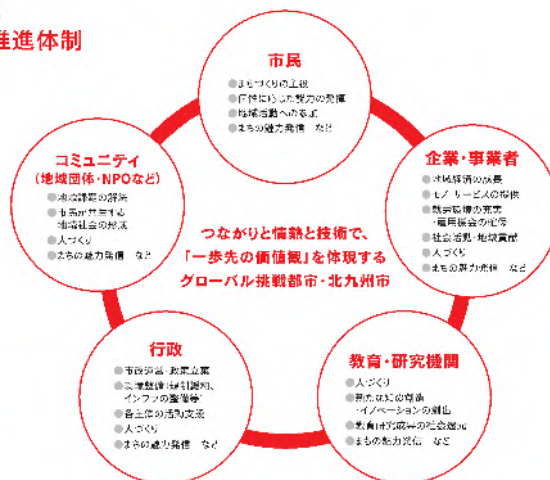
Positioning
計画の位置づけStructure
計画の推進体制

図 北九州市・新ビジョン（北九州市基本構想・基本計画）

資料：北九州市政策局

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、本部長は関係閣僚とする

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）

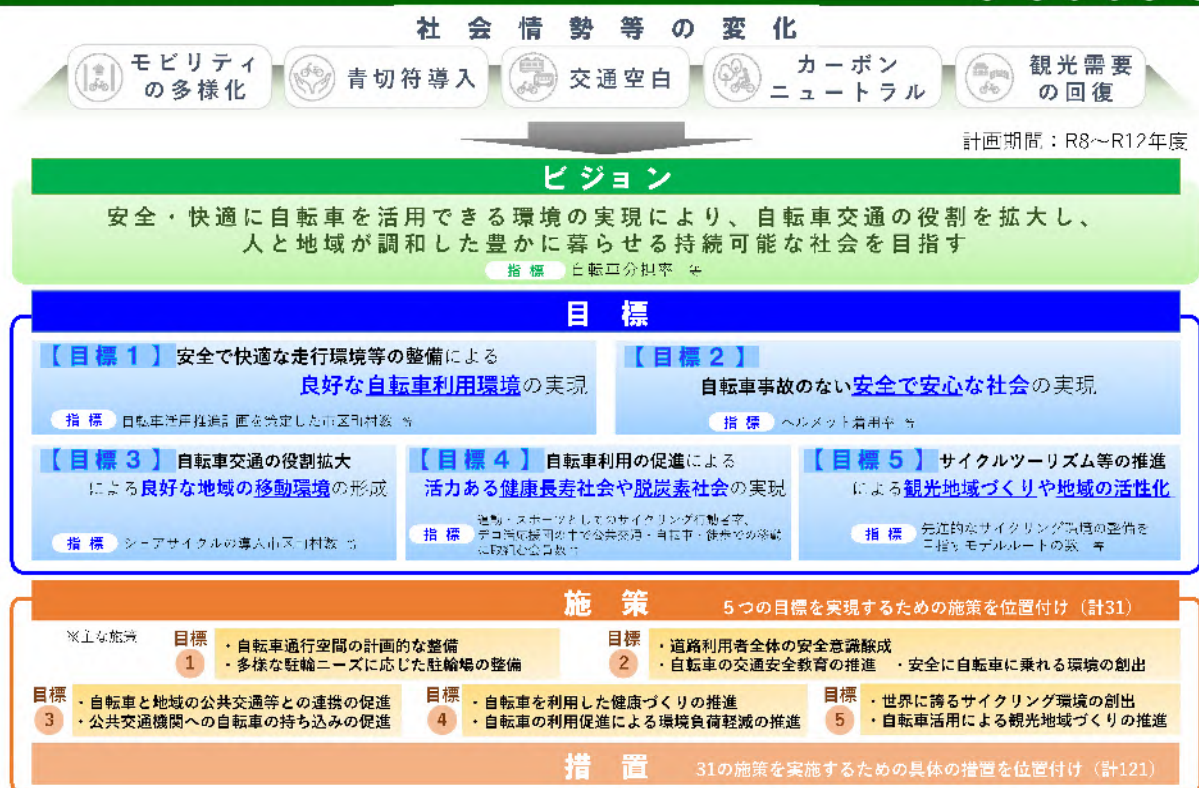
(2) 国の自転車活用推進計画の策定

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」が策定されました。

その後、令和3年5月に「第2次自転車活用推進計画」が策定され、令和8年5月には、昨今の社会情勢の変化等を踏まえ、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、令和12（2030）年度までを計画期間とする「第3次自転車活用推進計画」が、閣議決定されました。

同計画では、自転車活用推進法の目的や基本理念を踏まえ、令和12年度までに目指す姿を示した「ビジョン」が新たに掲げられています。このビジョンの実現に向け、自転車を巡る現状や課題を5つの分野から整理し、これらに対応する5つの目標と、それを実現する31の施策および121の講ずべき措置が定められています。

第3次自転車活用推進計画の概要



資料：国土交通省自転車活用推進本部事務局_第3次自転車活用推進計画（R8.5）

(3) 福岡県自転車活用推進計画の策定

福岡県においては、自転車活用推進法に基づき、自転車の活用を推進する取組を加速させるため、平成31年3月に「福岡県自転車活用推進計画」を策定しました。

その後、令和4年3月には、これまでの成果や自転車を取り巻く状況の変化を踏まえ、行政機関はもとより、県民や事業者、関係団体等、あらゆる関係者が協働して、自転車の活用に関する施策を推進するため、「第2次福岡県自転車活用推進計画」を策定しました。



2. 自転車を巡る北九州市の現状と課題

2.1 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。

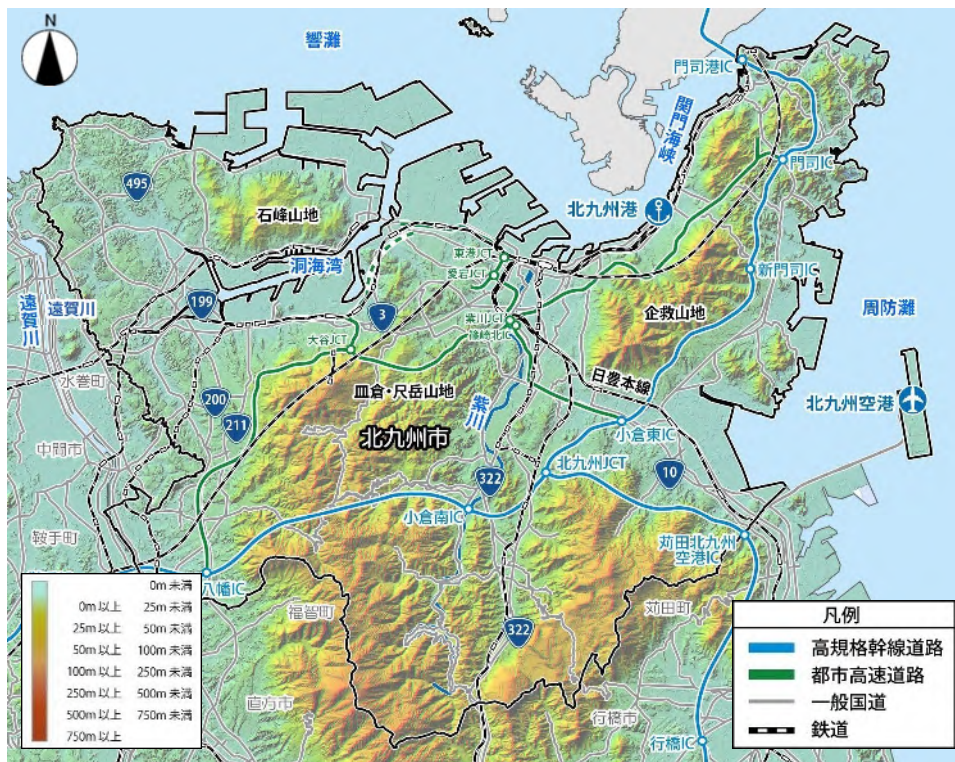


図 北九州市の地形

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、令和7年時点で約90万人となっています。今後もこの傾向は続き、令和32年にはさらに約2割減少する見込みです。

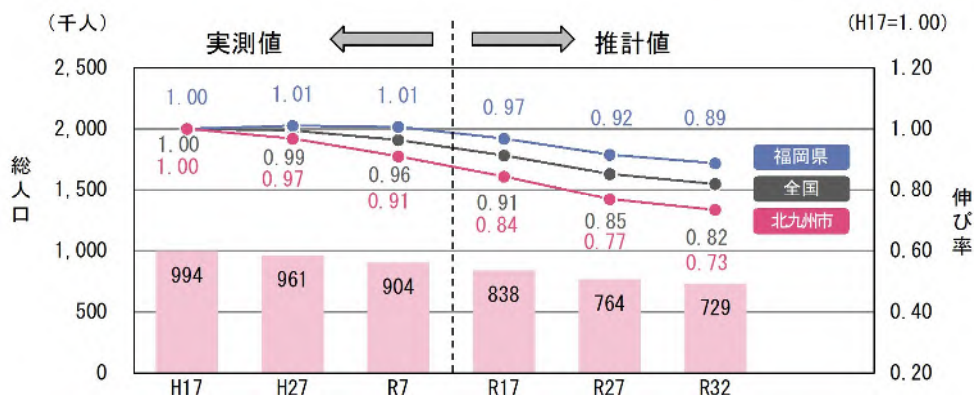


図 北九州市の人口推移

資料：【実測値】国勢調査（H17、H27、R7）、【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（R2）」

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。

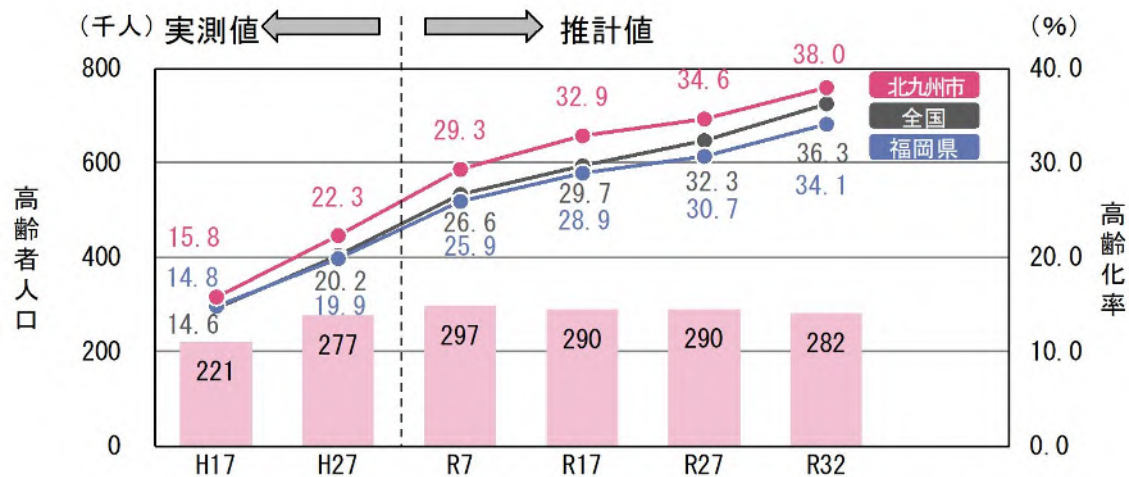


図 北九州市の高齢者人口推移

資料：【実測値】国勢調査（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(R2)」
※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

本市の外国人住民数および外国人観光客数は、新型コロナウイルス感染症の影響により、一時的に減少しましたが、その後、外国人住民数は、令和4年度から、外国人観光客数は令和5年度からそれぞれ回復に転じており、現在はともに増加傾向にあります。

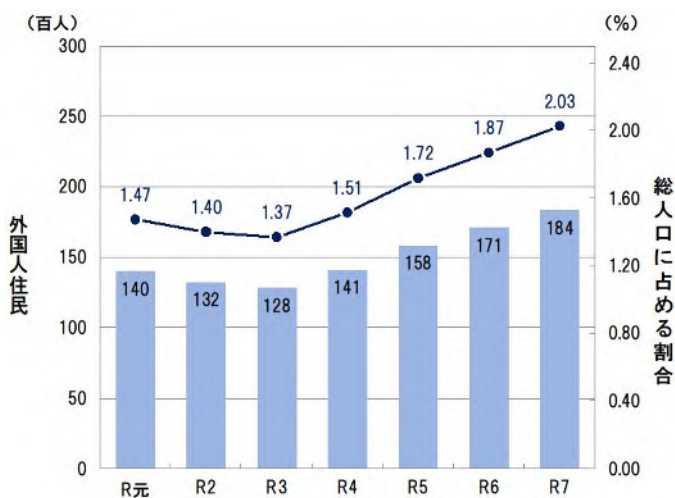


図 北九州市に常住する外国人住民の推移

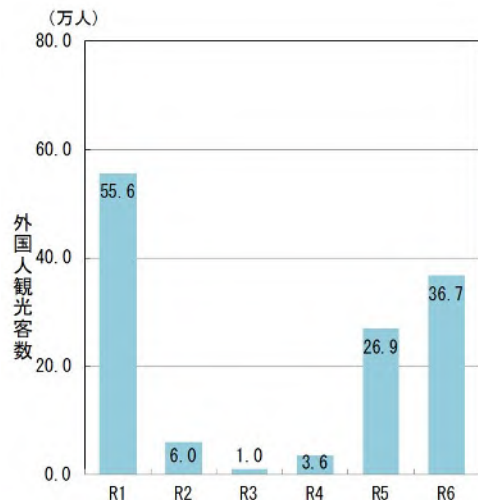


図 北九州市に来訪する外国人観光客数の推移

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」、4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55%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。

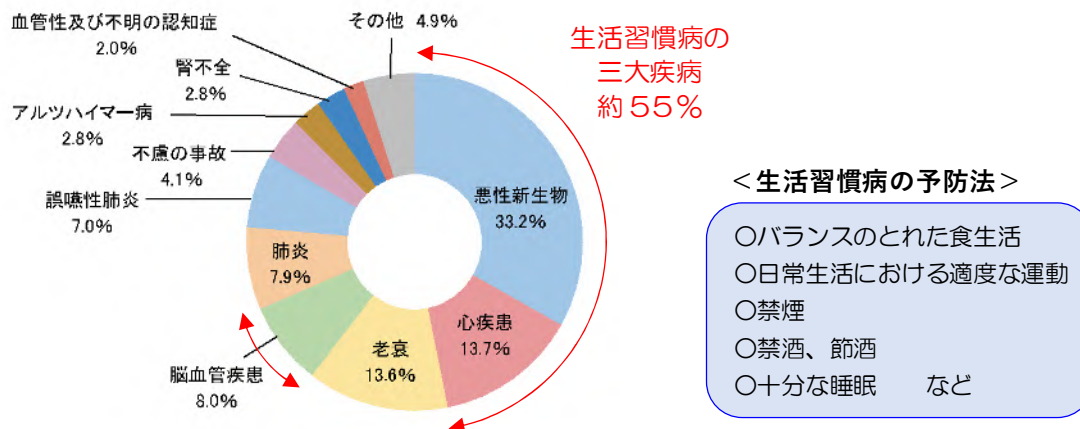


図 北九州市における主要死因

資料：北九州市人口動態統計（R7）、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46.7%、「病気・年齢など」38.7%、「きっかけがない」が36.2%となっています。

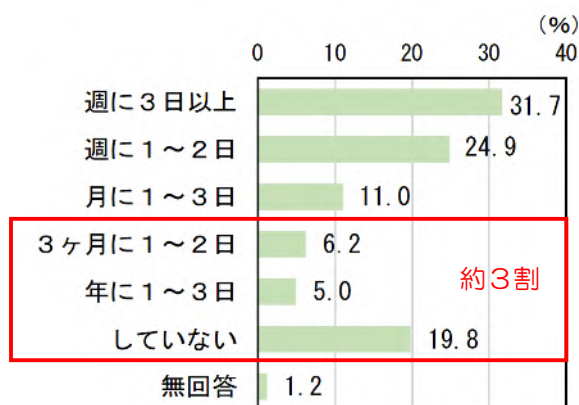


図 1年間にを行った運動・スポーツの頻度

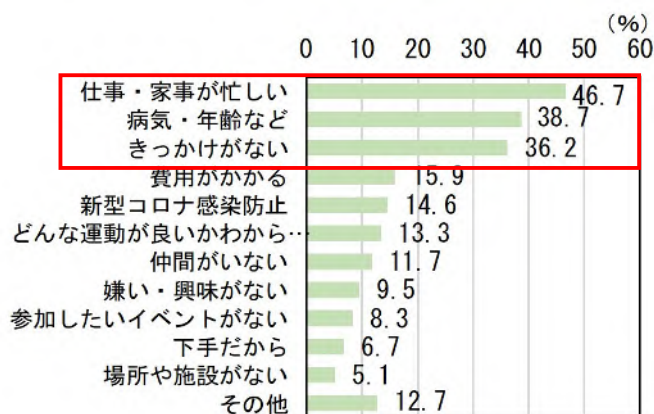


図 運動・スポーツをしない理由（複数回答）

資料：北九州市スポーツ推進計画（R7）

【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。

2. 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。

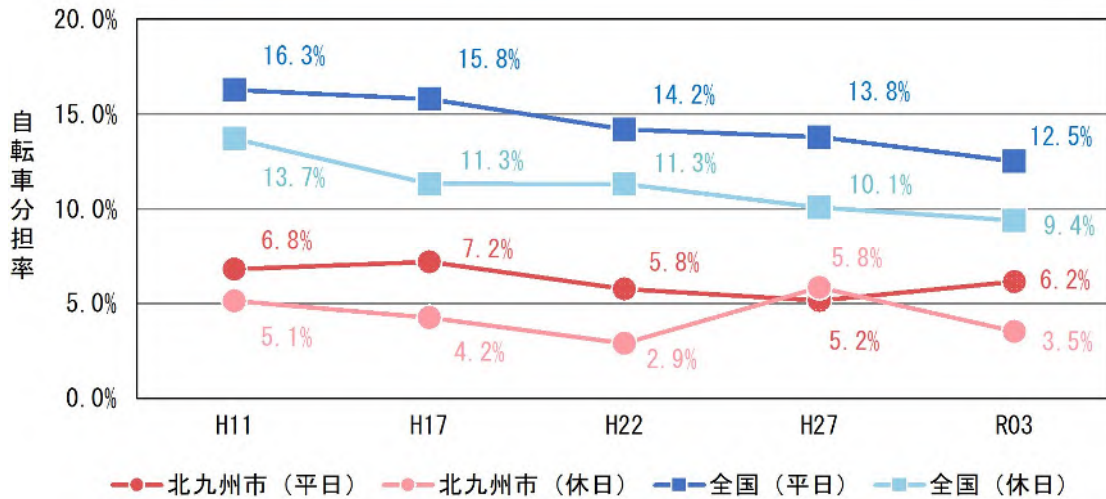


図 自転車分担率の推移

資料：全国都市交通特性調査（R3）

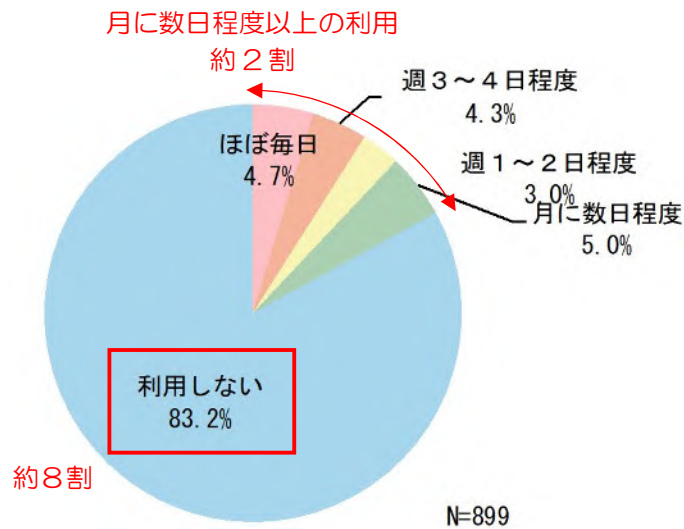


図 自転車の利用頻度

資料：北九州市自転車利用に関する市民アンケート（R8.1）

一方で自動車の分担率は、全体の半分以上（平日約 58%、休日約 72%）を占めており、全国平均を上回っています。

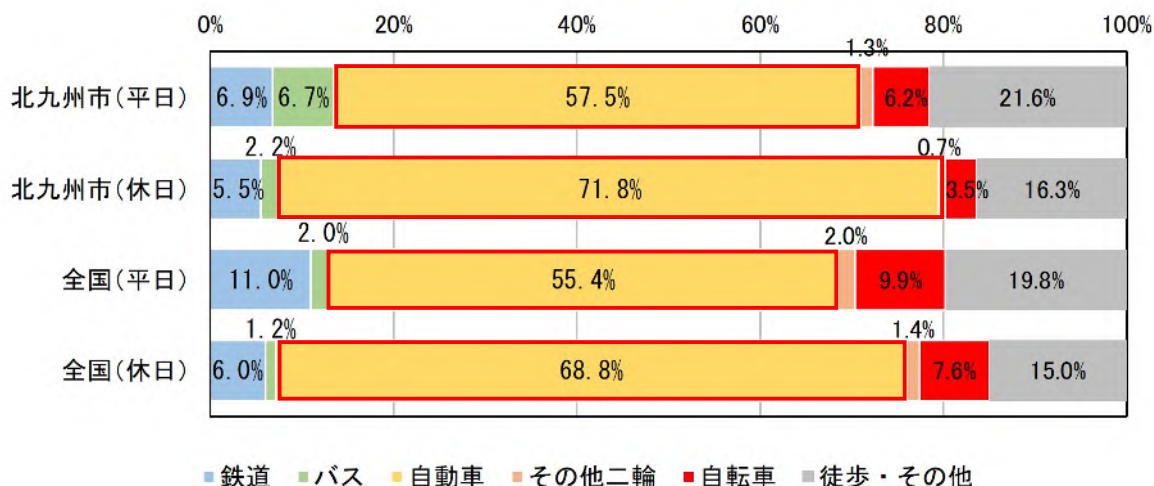


図 代表交通手段分担率の都市別比較

資料：全国都市交通特性調査（R3）

(2) 公共交通の利用状況

本市の公共交通利用者は、令和2年に新型コロナウイルス感染症の拡大の影響を受け、大幅に減少し、その後は、横ばいの傾向となっています。今後も、人口減少や高齢化などの影響により、さらに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、依然として高い水準にあります。

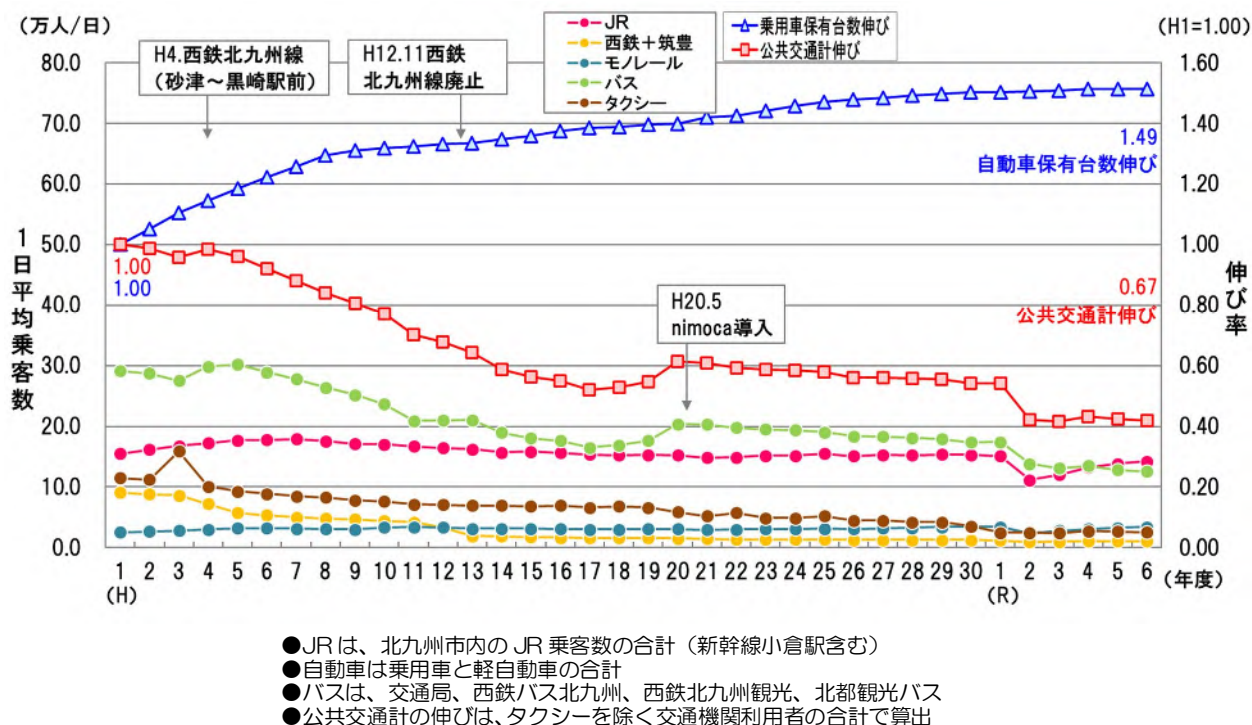


図 公共交通利用者数の推移

資料：北九州市統計年鑑

(3) 運輸部門における CO₂ 排出量

本市では、二酸化炭素排出量の24%を運輸部門が占め、そのうち約79%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。「北九州市地域公共交通計画（北九州市環境首都総合交通戦略）」においても、過度な自動車利用から地球環境にやさしい鉄道やバスなどの公共交通や自転車といった移動手段への転換を図ることで、温室効果ガスの排出量を削減し、地球温暖化問題へ取り組むこととしています。

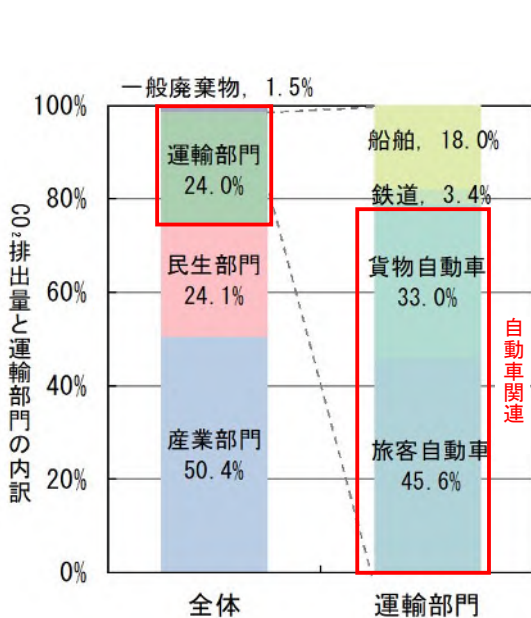


図 北九州市の CO₂ 排出量の内訳

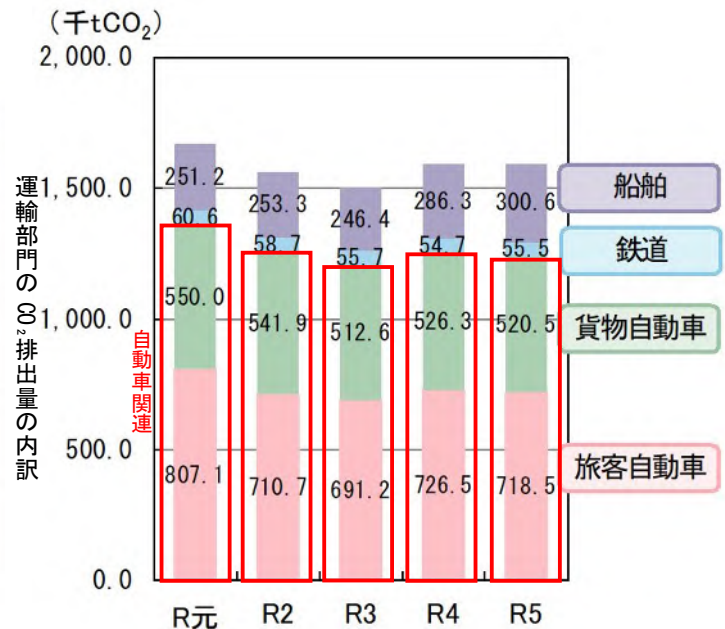


図 北九州市の運輸部門における CO₂ 排出量

資料：環境省_部門別 CO₂ 排出量の現況推計 (R5.3)

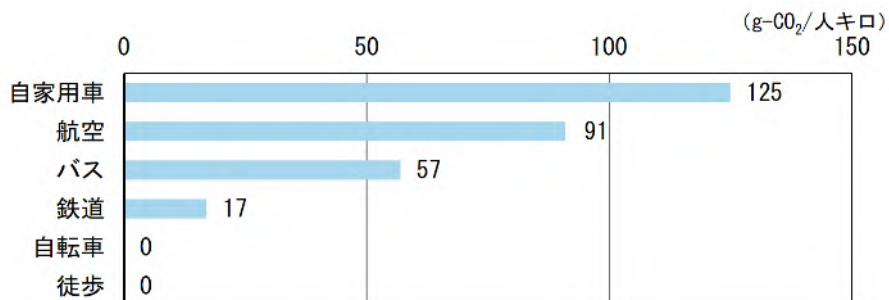


図 1 人を 1 km 運ぶのに排出される CO₂

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 (R8.4)

【課題】自動車から自転車や公共交通利用への転換

本市における市民の移動手段は、依然として自動車への依存度が高い状況にあります。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を図るため、過度な自動車利用から地球環境に配慮した自転車や公共交通利用への転換を推進していく必要があります。

3. これまでの取り組みと課題

3.1 北九州市における自転車に関する計画

(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) 北九州市自転車活用推進計画の策定

本市における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」を令和3年1月に策定しました。本計画では、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、それぞれの目標に応じた、ハード、ソフトの両面から施策を展開しています。

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



図 北九州市自転車活用推進計画

自転車の活用を推進するための計画目標

- 目標1：自転車を快適に利用できる環境づくり
- 目標2：自転車を活用した市民の健康づくり
- 目標3：自転車を活用した観光・賑わいづくり
- 目標4：自転車を安全・安心に利用できる環境づくり

目標を実現するための施策

- | | |
|------------------------------|------------------------------------|
| 施策1. 自転車通行空間ネットワークの形成 | 施策9. 自転車通勤の促進 |
| 施策2. 利用しやすい駐輪環境の形成 | 施策10. サイクルツーリズムの推進 |
| 施策3. 放置自転車対策の推進 | 施策11. シェアサイクル事業の推進【再掲】 |
| 施策4. シェアサイクル事業の推進 | 施策12. 自転車通行空間ネットワークの形成【再掲】 |
| 施策5. サイクル&ライドの促進 | 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 |
| 施策6. 自転車利用の促進に関する
情報発信の充実 | 施策14. 自転車保険の加入促進 |
| 施策7. 健康増進に関する広報・啓発 | 施策15. 自転車盗難の防止 |
| 施策8. 自転車貸出し施設の活用 | 施策16. 災害時における自転車の活用 |

図 北九州市自転車活用推進計画（R3.1）の取り組み

3.2 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」、「駅に自転車が集まる地区」、「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7年度末までに約47kmの自転車通行空間の整備が完了しています。

また、上記7地区以外も含めた市内全体でみると、約55kmの整備が完了しています。

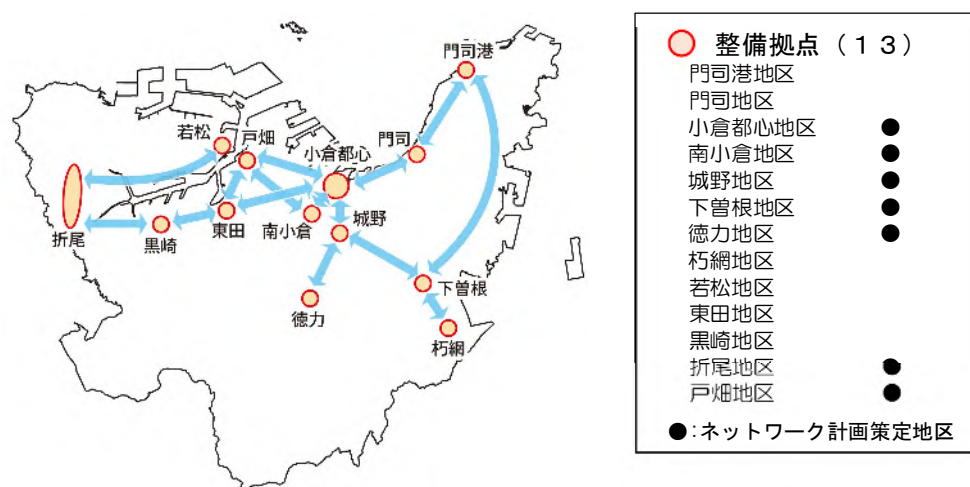


図 自転車通行空間ネットワーク形成のイメージ

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)	
図	 歩道 自転車道 車道 路側	 歩道 自転車通行帯 車道 路側	 歩道 車道混在 車道 路側	 歩道 (自転車歩行者道) 車道 普通自転車車の歩道通行部分	計
延長	0.0km	18.7km	21.5km	14.9km	55.1 km

図 自転車通行空間の整備実績（令和7年度末時点）

資料：北九州市道路維持課

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ようになるための条件として、「自転車が安全で走り易い道路が増えれば利用したい」との回答が約３８％と最も多くなっています。

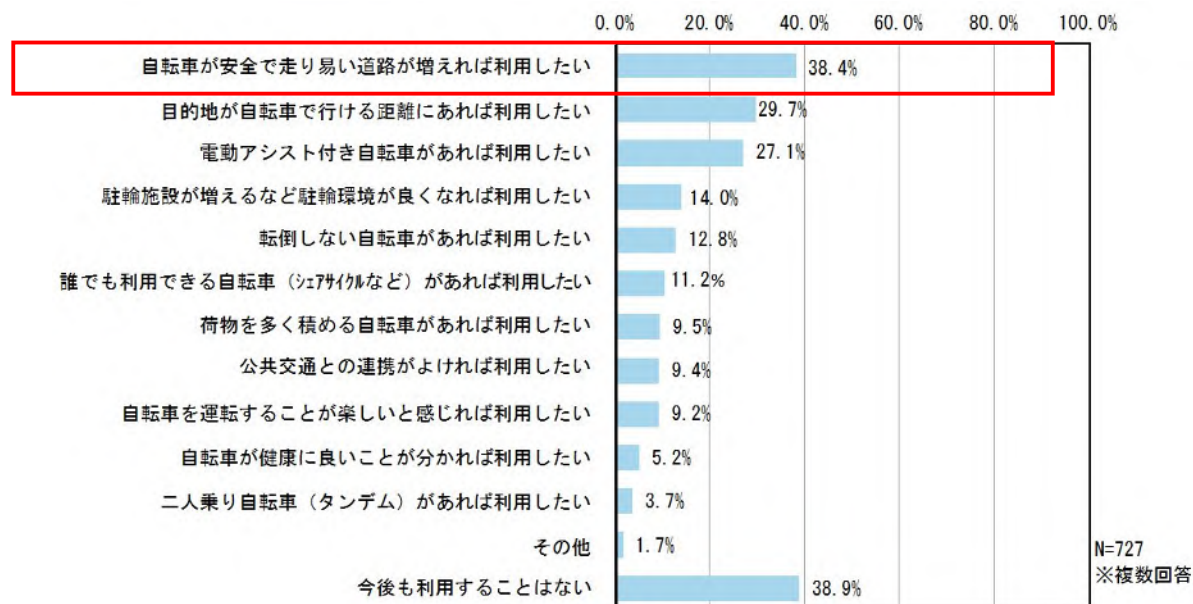


図 自転車を利用していない人が自転車を利用ようになるための条件

資料：北九州市自転車利用に関する市民アンケート（R8.1）

また、自転車利用を促進するために必要な施策について、「自転車通行空間の整備」との回答が約７２％と最も多くなっています。

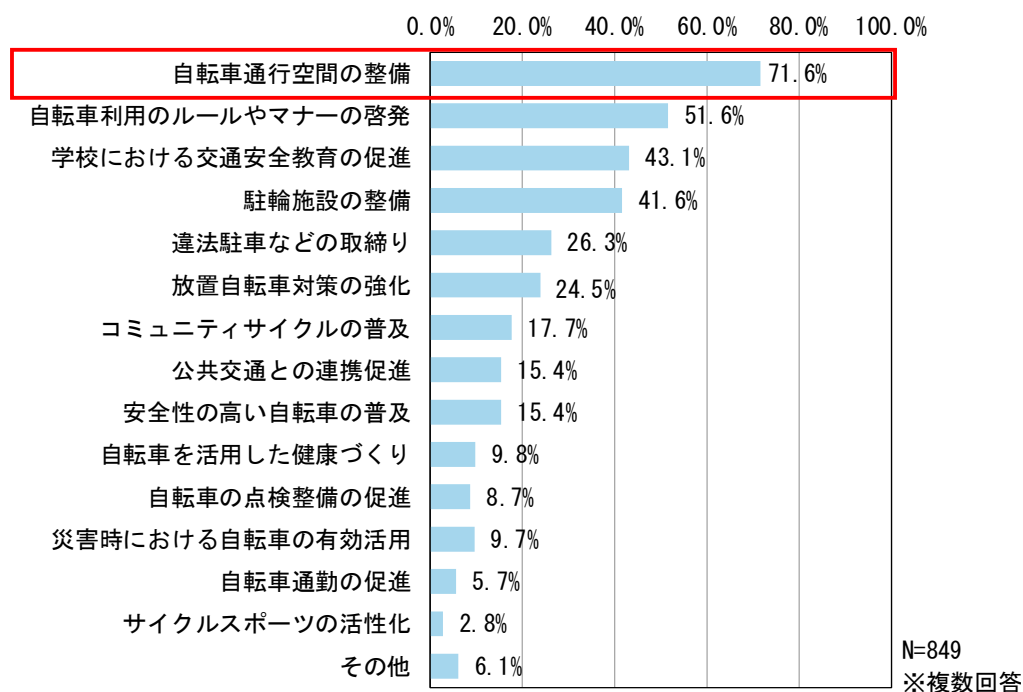


図 自転車利用を促進するために必要な施策

資料：北九州市自転車利用に関する市民アンケート（R8.1）

＜小倉北区：市道城内木町 1 号線＞



自転車通行帯の整備例

＜小倉北区：中井井堀 1 号線＞



車道混在の整備例

資料：北九州市道路維持課

【課題】自転車通行空間の整備推進

令和8年4月に自転車の危険な交通違反を対象とした交通反則通告制度（いわゆる「青切符制度」）が導入され、交通ルール遵守の重要性とともに、自転車の安全な利用に対する市民の関心も一層高まっています。

こうしたなか、市民アンケート調査では、依然として自転車通行空間の整備を求める声が多いことから、更なる自転車利用の促進を図るためには、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。

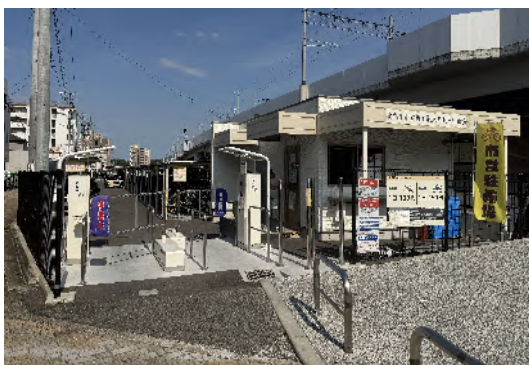
3.3 利用しやすい駐輪環境の形成

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推進しています。

(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っています。

＜折尾駅東自転車駐車場＞



＜スペースワールド駅前自転車駐車場＞



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) 市営有料自転車駐車場における自動入出庫機器の導入

自転車利用者の利便性向上と運営の効率化を図るため、自動入出庫機器の導入を進めています。これにより、24 時間 365 日の入出庫や、現金のほかキャッシュレス決済（ＩＣカード、各種ＱＲコード決済、クレジットカード等）の利用が可能となります。

＜小倉駅北口自転車駐車場＞



＜西小倉駅前自転車駐車場＞



自動入出庫機器（自動ゲート）の導入例

＜小倉駅南口自転車駐車場＞



自動入庫機器（個別ロック式）の導入例

＜利用可能なキャッシュレス決済＞



(3) 駐輪施設の無料化

施設利用の効率化を図るため、利用実態を踏まえ、市営有料自転車駐車場5施設を令和7年4月1日から無料化しました。これにより、24時間365日利用可能になるなど、利用者の利便性が向上しました。

○無料化した施設（R7.4）

- ・若松渡船場前自転車駐車場
- ・若松駅前自転車駐車場
- ・本城駅前自転車駐車場
- ・陣原南自転車駐車場
- ・陣原北自転車駐車場

(4) 公共の駐輪施設

	箇所数	収容台数
市営有料自転車駐車場	18箇所	6,385
市営無料自転車駐車場	52箇所	5,291
その他の駐輪施設※	6箇所	589
計	76箇所	12,265

※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

表 公共の駐輪施設（R8.3）

【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。

市民アンケート調査では、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4番目に多い約42%となっています。

また、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についても「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。

また、自転車駐輪施設の利用の有無については、自転車利用者の87%が駐輪施設を利用していますが、残り13%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。

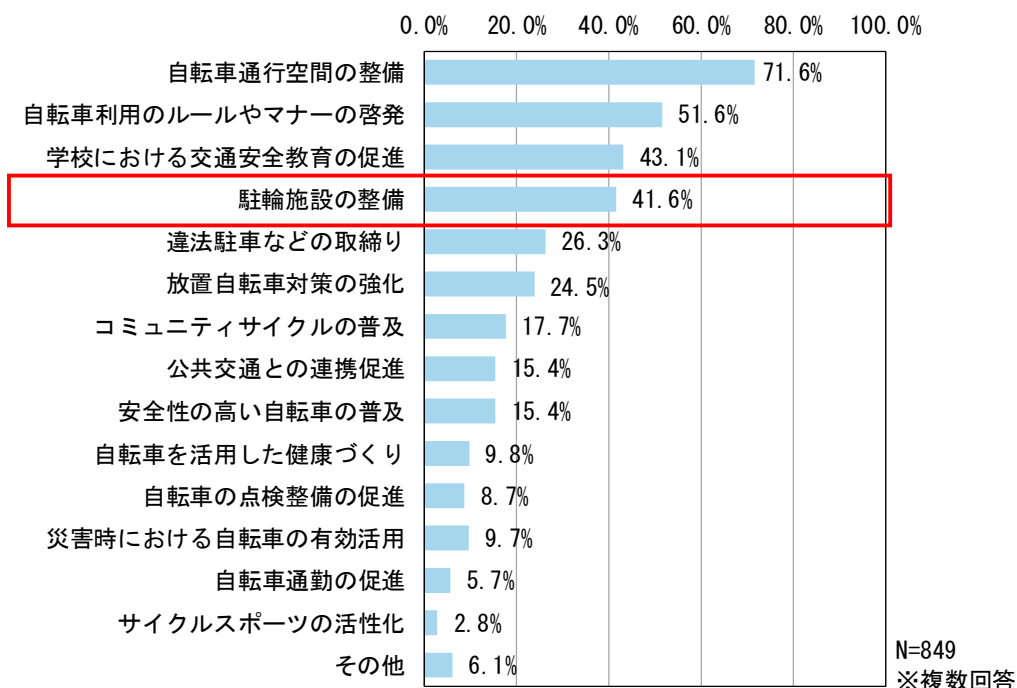


図 自転車利用を促進するために必要な施策

資料：北九州市自転車利用に関する市民アンケート（R8.1）

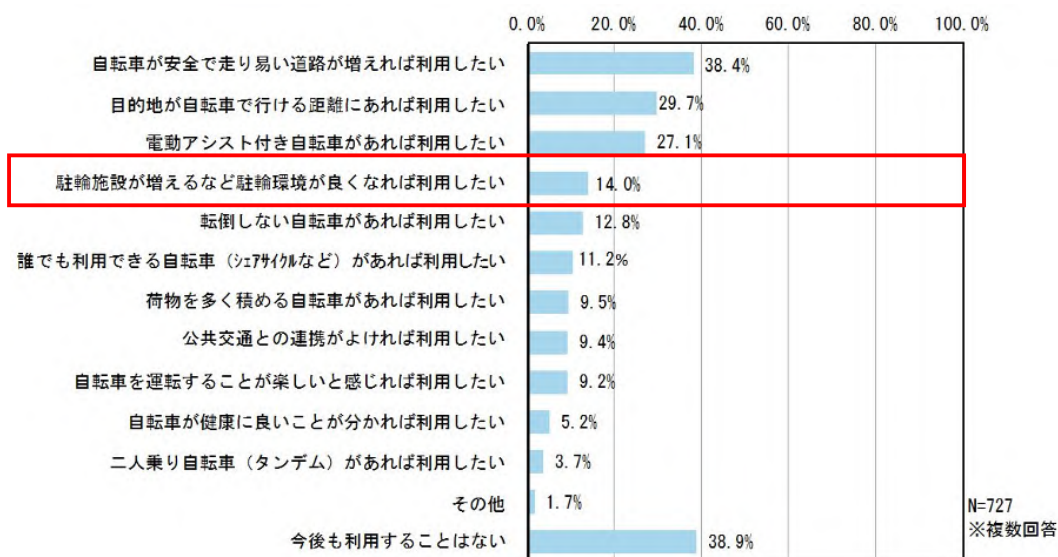


図 自転車を利用していない人が自転車を利用するようになるための条件

資料：北九州市自転車利用に関する市民アンケート（R8.1）

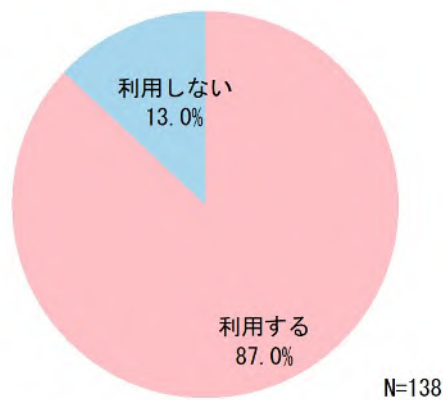


図 自転車駐輪施設の利用有無

資料：北九州市自転車利用に関する市民アンケート（R8.1）

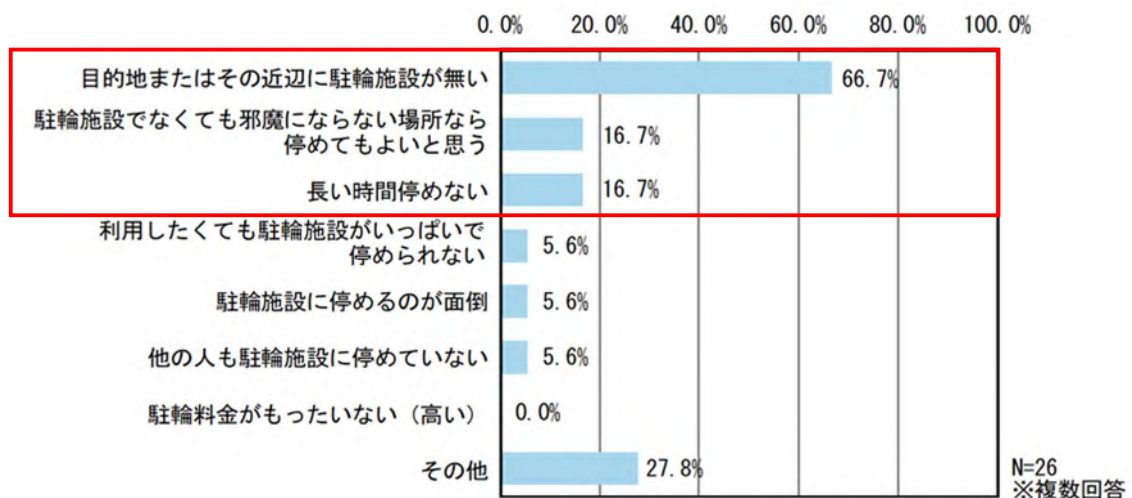


図 駐輪施設を利用しない理由

資料：北九州市自転車利用に関する市民アンケート（R8.1）

【課題】 利用しやすい駐輪環境の形成

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。

これまでの自動入出庫機器の設置や有料自転車駐車場の無料化などの取り組みにより、利便性が向上したことで、駐輪施設を利用する人の割合が87%と高い結果となっています。引き続き、利用者のニーズに応じた、駐輪施設の整備や駐輪環境の改善を推進し、更なる自転車の利用促進を図ります。

3.4 放置自転車対策の推進

JR 駅やモノレール駅周辺を中心に、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、令和7年度末で805台と令和元年度末から約4割減少しています。また、令和4年4月には、八幡東区東田地区における大型商業施設の開業に伴い、自転車利用者が増加することが見込まれたため、スペースワールド駅前を自転車放置禁止区域に指定しました。

また、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ました。そのほか、街頭啓発や高校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駐輪ルールに関する啓発を行っています。

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。

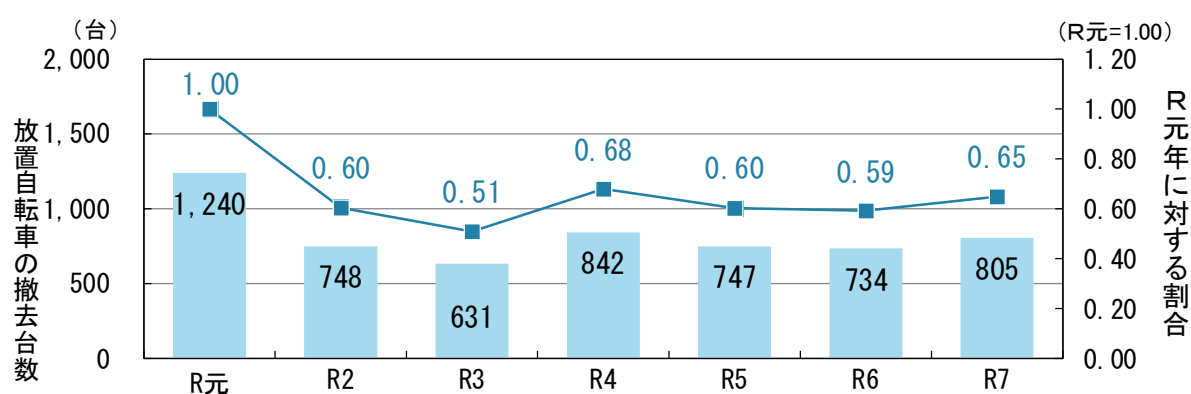


図 放置禁止区域内の放置自転車撤去台数の推移

資料：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＞



＜駐輪指導員による啓発＞



＜啓発パンフレット＞



資料：北九州市道路維持課

【課題】 放置自転車対策の推進

放置自転車の撤去や駐輪ルール・マナーの啓発により、放置自転車の数は減少傾向にあるものの、近年は、横ばいの状況が続いています。

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・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。

3.5 シェアサイクル事業の推進

本市では、公共交通の機能補完やまちの回遊性の向上、周遊観光の促進に寄与する新たな移動手段として、令和3年10月よりシェアサイクル事業「ミクチャリ」のサービスを開始しました。本事業は小倉都心部を中心に、八幡東区、戸畑区、小倉南区へとエリアを順次拡大しており、令和8年3月時点において市内52箇所のステーション、150台の自転車を配置しています。

さらに、令和6年10月には、小倉北区において、電動キックボードや電動アシスト自転車等による「電動マイクロモビリティ」のシェアリングサービス「LUUP」が導入されました。同サービスは令和8年3月時点において96箇所のポート、125台の自転車を配置し、事業が展開されています。

これらのサービスは、IoT技術を活用した専用アプリにより、スマートフォン上でステーションの検索から利用予約、決済までの一連の手続きを完結できるなど、高い利便性を備えています。

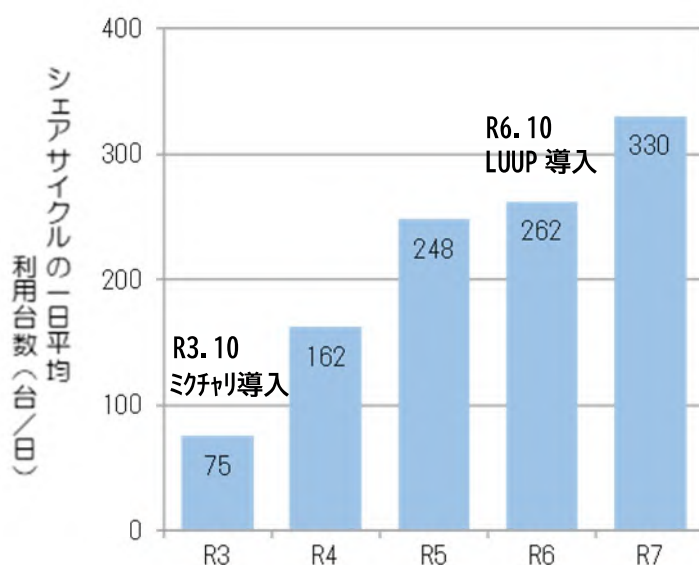


図 シェアサイクルの一日平均利用台数の推移

		令和3年度	令和7年度
ステーション数	ミクチャリ	26 箇所	52 箇所
	LUUP	—	96 箇所
	合計	26 箇所	148 箇所
自転車台数	ミクチャリ	150 台	150 台
	LUUP	—	125 台
	合計	150 台	275 台
一日平均利用台数		75 台/日	330 台/日

表 ステーション数と利用台数の推移

※サービス開始時期

ミクチャリ：令和3年10月

LUUP：令和6年10月



いつでも、どこでも気軽に利用ができます！

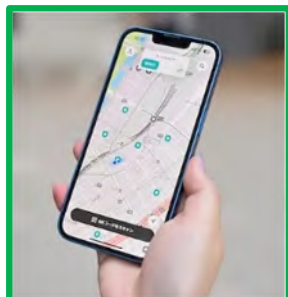


24時間スマホで
簡単登録



どこでも借りて
どこでも返せる

資料：スマートサイクルライフ北九州 HP



資料：LUUP HP

<ミクチャリステーション>



<LUUP ポート>



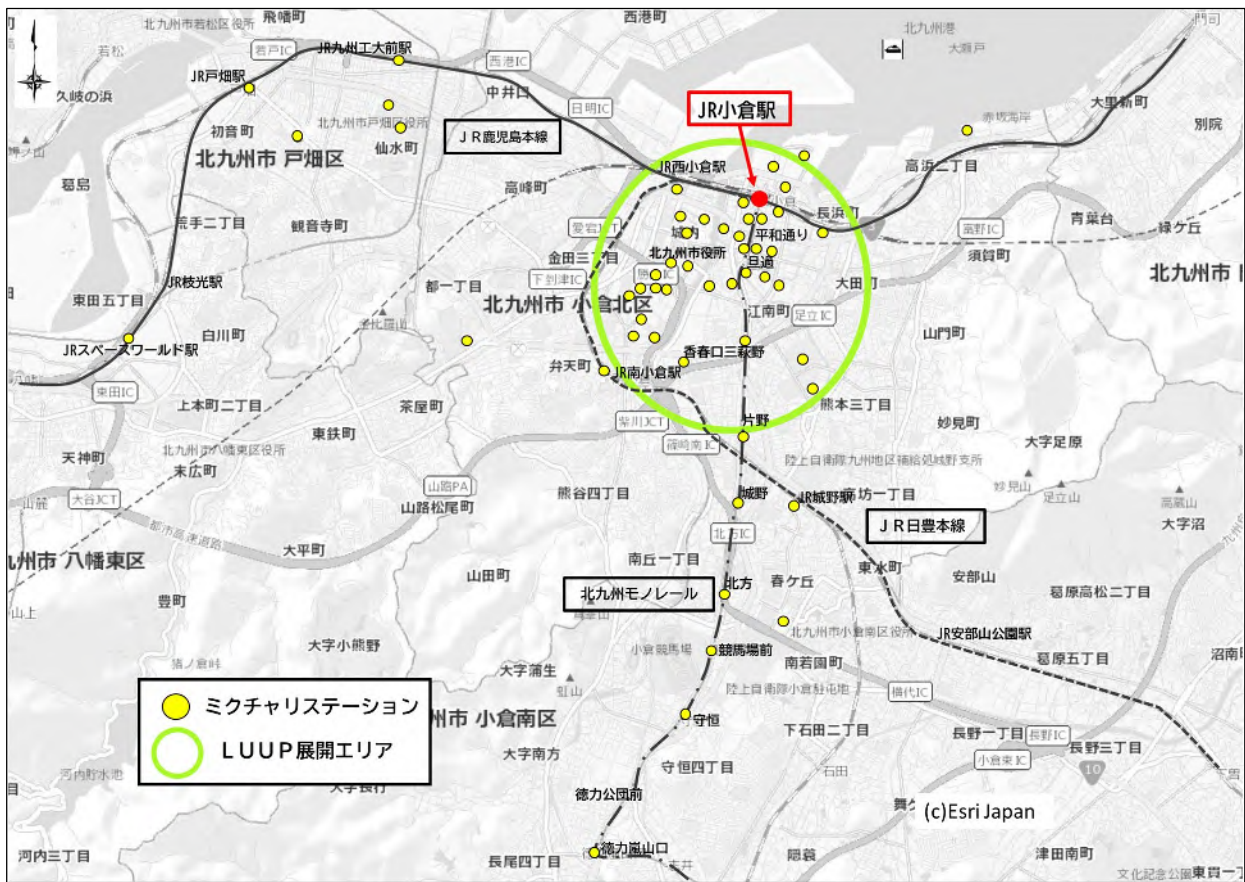


図 シェアサイクルステーション位置図

【課題】シェアサイクル事業の推進

「ミクチャリ」や「LUUP」の導入により、利用する距離や目的地などによる使い分けが可能になるなど、利用者にとって利便性が向上したことで、利用台数は、増加傾向にあります。公共交通の機能補完やまちの回遊性向上につなげるには、シェアサイクルのさらなる利用促進を図る必要があるため、今後も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や拡大などに取り組む必要があります。

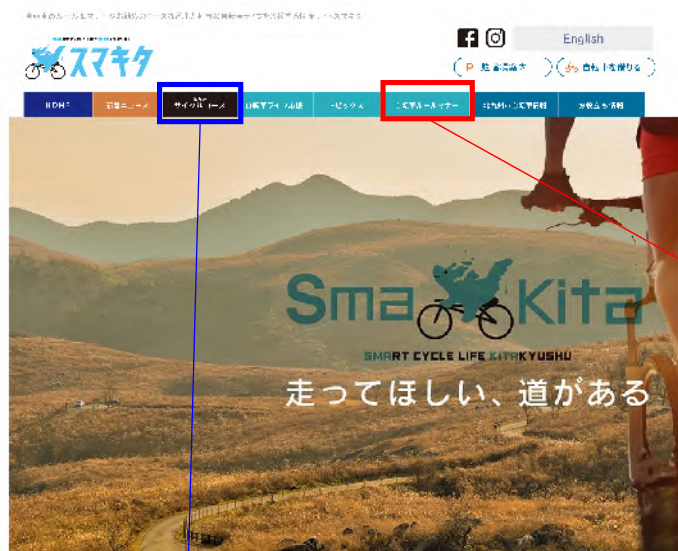
3.6 自転車に関する情報発信

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やサイクリイベントなどの自転車に関する情報を各種、発信しています。

(令和7年度における1日平均閲覧数は181回)

＜スマートサイクルライフ北九州＞



＜自転車のルール・マナーの情報発信＞



＜サイクルコースの紹介【河内・道原サイクリングロード】＞

コース概要

スペースワールド駅を出発。河内貯水池の美しい重力式コンクリートダムをぐるっと巡り、鱒淵貯水池へむかう河内・道原サイクリングロード

道原・河内サイクリングロードは「鱒淵貯水池」と「河内貯水池」の周縁に整備されたサイクリングロード。ぐるっとダムを走り回ることができるので、家族やカップルでサイクリングをするのにもおすすめ。スマキタではスペースワールド駅を起点として、道原・河内の両方のサイクリングロードをめぐる全長約49.2kmをロングコースとして紹介します。

※道原・河内サイクリングロードは道が広く走りやすい箇所があります。十分注意して走行してください。



資料：スマートサイクルライフ北九州 HP

【課題】自転車に関する情報発信

市民が手軽にアクセス可能なウェブサイトは、情報発信や広報・啓発に有効な手段です。

国の動向や市の取り組みといった市民の関心が高い情報をタイムリーに反映させるほか、自転車を利用したくなるような楽しいコンテンツの充実を図るなど、市民の利便性に資する効果的な情報発信に努め、閲覧数を伸ばすための取り組みを継続的に推進していく必要があります。

3.7 自転車利用の促進

(1) 健康増進に関する広報・啓発

多忙やきっかけ不足などの理由により運動習慣のない市民が、日常生活の中で気軽に健康づくりに取り組めるように、自転車等を活用した健康増進に関する広報・啓発を行っています。

市民アンケート調査では、6割以上の自転車利用者が「体力・脚力の向上効果」を実感しており、その他、ストレス解消や脂肪燃焼などの効果もあると回答しています。

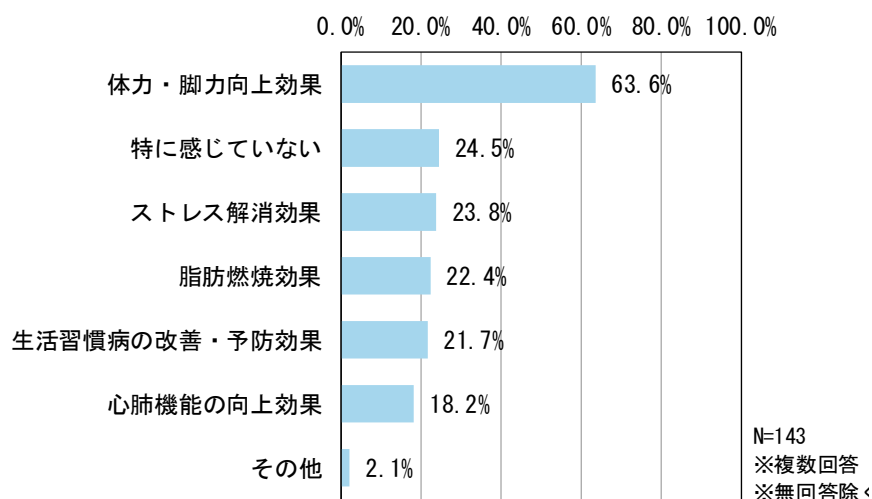


図 自転車を利用することで得られると感じる健康への効果

資料：市民アンケート（R8.1）

(2) 自転車通勤の促進

日常生活における運動機会の創出や市民の健康維持・増進を図るため、自転車通勤の促進に向けた情報発信に取り組んでいます。

しかし、市民アンケート調査によると、自転車を「月に数日以上利用する」と回答した人の割合は17%にとどまっており、日常的な利用については依然として低い水準にあります。

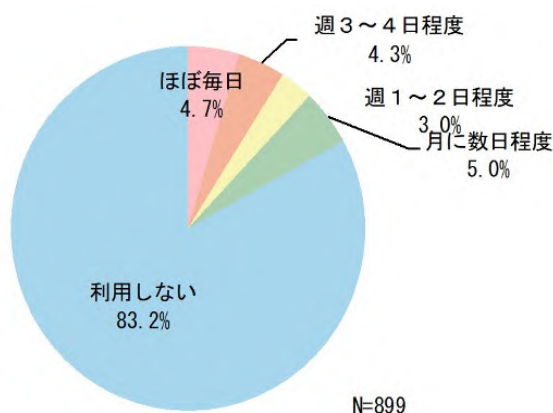


図 自転車の利用頻度

資料：北九州市自転車利用に関する市民アンケート（R8.1）

【課題】 自転車の利用促進

市民アンケートにおいて、依然として自転車の利用頻度は、低い水準になっています。

今後は、身近な移動手段である自転車の利用を促進し、短・中距離の移動を自動車から自転車へ転換させることで、脱炭素社会の実現に寄与するとともに、通勤や買い物といった日常の移動における健康づくりにも繋げていく必要があります。

(3) 自転車貸出し施設の活用

本市では、自転車を活用したスポーツ・レクリエーション活動の促進を図るため、「河内サイクリングセンター」および「響灘緑地サイクリングターミナル」の運営を行っています。

河内サイクリングセンターでは、河内貯水池周辺の豊かな自然環境を活かし、四季折々の風景を楽しみながら走行できる環境を提供しています。また、響灘緑地サイクリングターミナルでは、タンDEM二人乗り自転車やお子様乗せ自転車等を配備しています。子どもから大人まで幅広い世代が自転車に親しめる環境を整えることで、家族連れを中心としたレクリエーション拠点として機能しています。

また市民アンケート調査では、両施設の市民への認知度は、半数程度に留まっています。

＜河内サイクリングセンター＞



＜響灘緑地サイクリングターミナル＞

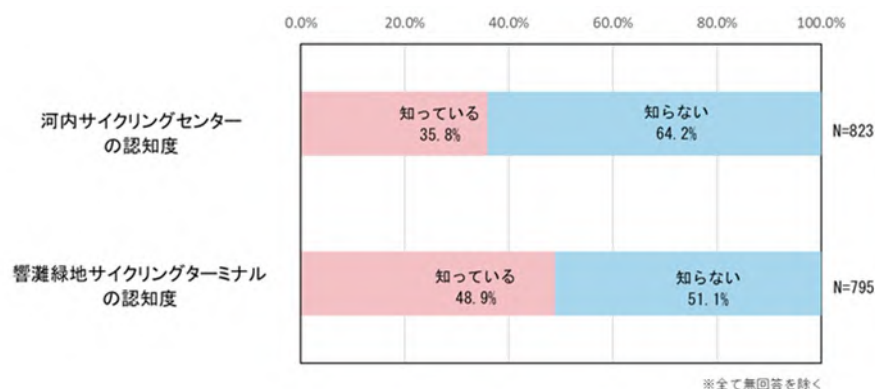


図 河内サイクリングセンターと響灘緑地サイクリングターミナルの認知度

資料：北九州市自転車利用に関する市民アンケート（R8.1）

【課題】 自転車貸出し施設の利用促進

市民の運動習慣の定着や、子どもたちが自転車の楽しさを体験する機会の提供を通じ、自転車の日常利用へと繋げていくため、既存の自転車貸出し施設を有効に活用していくことが重要です。施設の認知度を向上させ、さらなる利用者の拡大を図るため、情報発信や魅力あるイベントの開催など、利用促進に向けた取り組みを推進していく必要があります。

3.8 サイクルツーリズムの推進

全国的なサイクルツーリズム推進の機運の高まりを受け、平成30年5月に、福岡県および本市を含む県内市町村、関係団体等で構成される「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、福岡県内において10の「広域モデルルート」を設定し、サイクリストの受入環境の整備や情報発信などに取り組んでいます。

本市に関連する2ルートのうち、取り組みを進めている「北九州（門司）・京築ルート」については、令和7年度末時点で、案内表示の設置など計4kmの整備が完了しています。



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

＜路面標示・案内板＞



＜矢羽根型路面標示＞



北九州（門司）・京築ルートの整備例

【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」へとシフトしています。これに伴い、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進められています。

本市においても、新たな魅力を創出し、多くの観光客を誘致するためには、県をはじめとする関係団体と連携し、広域モデルルートの計画的な整備やサイクルラックの設置を支援するなど受入環境の整備を着実に進め、サイクルツーリズムを推進していく必要があります。

3.9 自転車の安全利用に向けた市民の安全意識の向上

(1) 自転車の交通ルール・マナーに関する啓発

市民一人ひとりが安全で安心な交通社会を築く意識の醸成を図るため、北九州交通公園を活用した自転車教室の開催や、年4回の交通安全運動における「自転車の安全確保」の重点的な呼びかけなど、継続的な啓発活動を実施しています。

	H30 年度		R7 年度	
	開催回数	参加人数	開催回数	参加人数
個人向け教室	49 回	509 人	77 回	523 人
団体向け教室	100 回	7,135 人	95 回	3,913 人
自転車運転免許講習会	9 回	54 人	12 回	140 人
合計	158 回	7,698 人	184 回	4,576 人

表 北九州交通公園における自転車教室等の開催実績

<交通安全教室（北九州交通公園）>



<自転車安全利用リーフレット>



資料：北九州市安全・安心推進課

～～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をはじめとした市民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：市内の中学生）
- 自転車安全利用リーフレット配布
 - ・市内の全小学校、中学校、高校へ自転車安全利用リーフレットを配布。

市民アンケート調査では、自転車利用者が遵守しているルール・マナーは、「飲酒運転をしない（約 88%）」や「スマートフォン等を使用しながら運転しない（約 86%）」が上位を占めており、重大な違反に対する意識の高さがうかがえます。

一方で、「車道の左側を通行する」や「歩道通行時の歩行者優先・徐行」は約 60%、「ヘルメットを着用する」については約 40%にとどまっています。

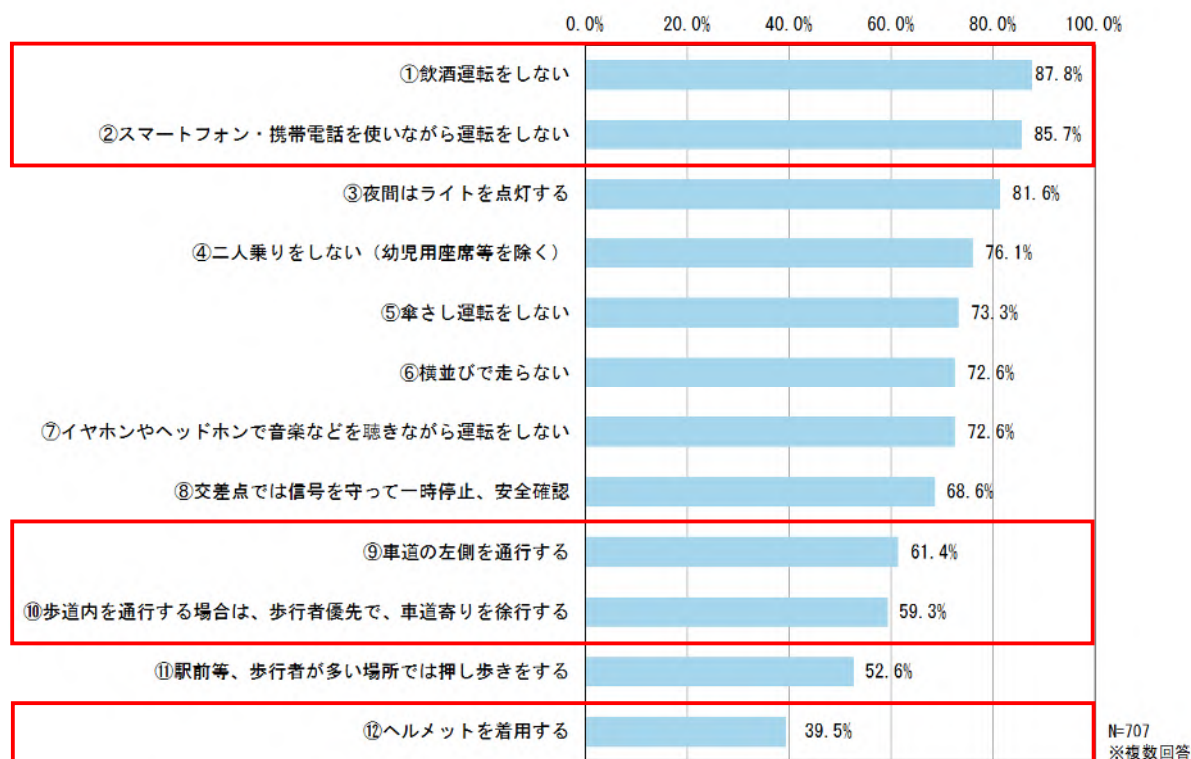


図 自転車乗車時に守っているルール・マナー

資料：北九州市自転車利用に関する市民アンケート（R8.1）

本市における自転車関連事故件数は減少傾向にあり、令和6年度の目標値である490件を下回る結果となりました。これは、これまでの安全対策や啓発活動の効果が着実に現れているものと考えられます。

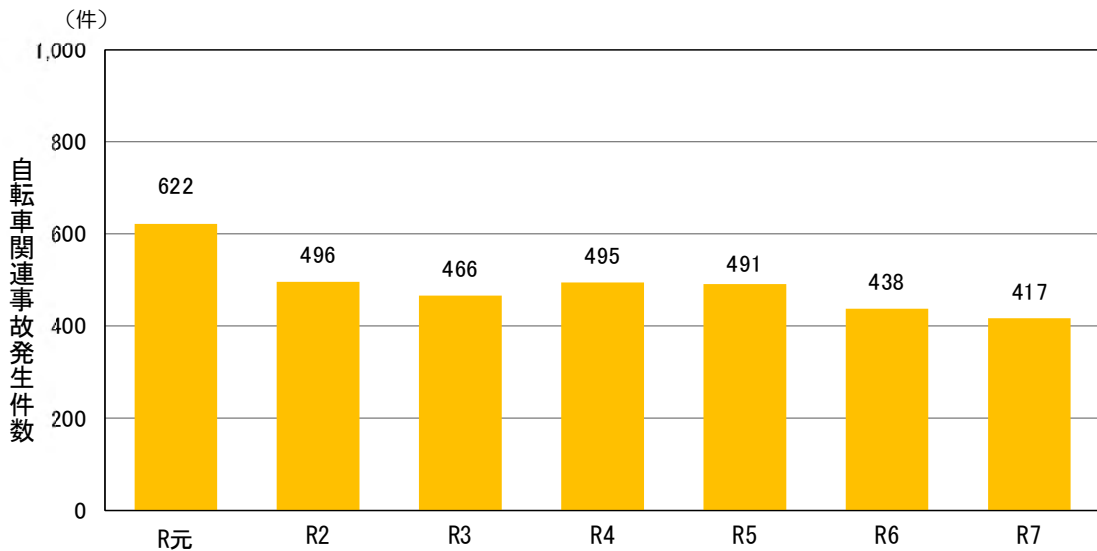


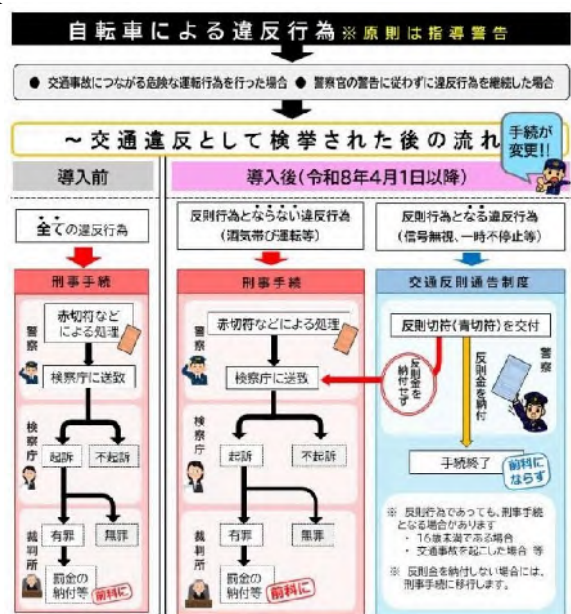
図 北九州市の自転車関連事故件数の推移

資料：福岡県警察（R元年～R7年）

道路交通法の一部改正により、令和8年4月1日から、16歳以上の自転車運転者による一定の交通違反に対し、交通反則通告制度（いわゆる「青切符」制度）が導入されています。

信号無視や携帯電話使用など、113種類の交通違反行為に反則金が適用されます。違反の実情に即して「指導警告」や「青切符」による処理が行われ、より一層の安全利用に向けた指導・取締りが実施されています。

<「自転車青切符」チラシ>



資料：福岡県警察

【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浸透しているとは言えません。

こうした状況下で、令和８年４月から、自転車の危険な交通違反を対象とした交通反則通告制度、いわゆる「青切符」制度が導入されるなど、交通ルール遵守の重要性が一層高まっております。

本市では、これまでも交通安全教育やルール・マナーの啓発に取り組んできましたが、今後は、交通反則通告制度の周知徹底や、各ライフステージや利用実態に即した教育・啓発活動の充実を図るとともに、自転車利用者の多様化（デリバリーサービス、外国人など）にも対応していく必要があります。

(2) 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おいて、高額な賠償請求が行われる事例が発生しています。

こうした状況を受け、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化されました。

本市では、保険加入の必要性や条例の内容を広く周知するため、市内の全ての小学校・中学校・高校に対し、加入を呼びかける自転車安全利用リーフレットを配布するなど、広報・啓発に取り組んでいます。

市民アンケート調査では、自転車損害賠償保険の認知度は、約9割と高い水準にありますが、実際の加入率は約65%にとどまっています。

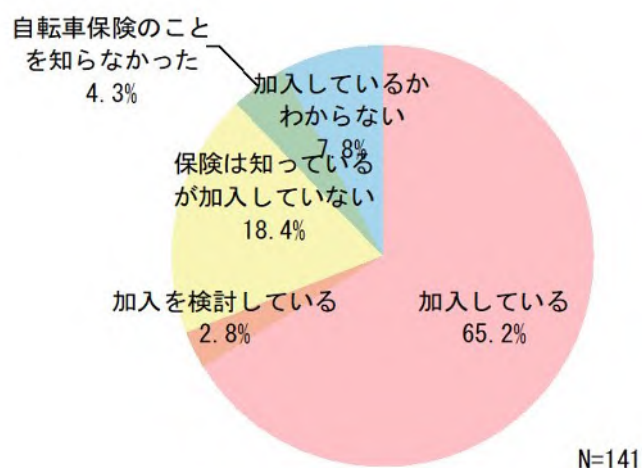


図 自転車保険の加入状況

資料：北九州市自転車利用に関する市民アンケート（R8.1）

【課題】自転車保険の加入促進

安全で安心な自転車利用を推進するためには、万が一の事故に対する備えとして、自転車保険への加入が極めて重要です。

福岡県自転車条例の改正により保険加入が義務化されていることを踏まえ、今後は、市民アンケートの結果から明らかになった「高い認知度」を「実際の加入」へと繋げていくための取り組みが不可欠です。自転車を利用するすべての市民が確実に保険に加入し、安心して走行できる環境を整えるため、販売店等と連携した啓発活動などを強化していく必要があります。

(3) 自転車盗難の防止

本市では、自転車の盗難を未然に防止するため、警察など関係団体と連携し、二重施錠の普及促進や防犯意識の向上に努めています。

市内の自転車盗難認知件数は令和2年以降増加傾向にあり、令和7年は前年に比べ減少したものの、約1,300件と高い水準にあります。

本市では、市内の公立小学校・中学校および特別支援学校に対し、盗難予防を呼びかけるリーフレットをデータ配布しています。

また、市民アンケート調査では、盗難対策として有効な「二重施錠」を実施していない利用者が約6割にのぼるほか、「防犯登録」についても、2割以上の人が登録していないという実態が明らかになっています。

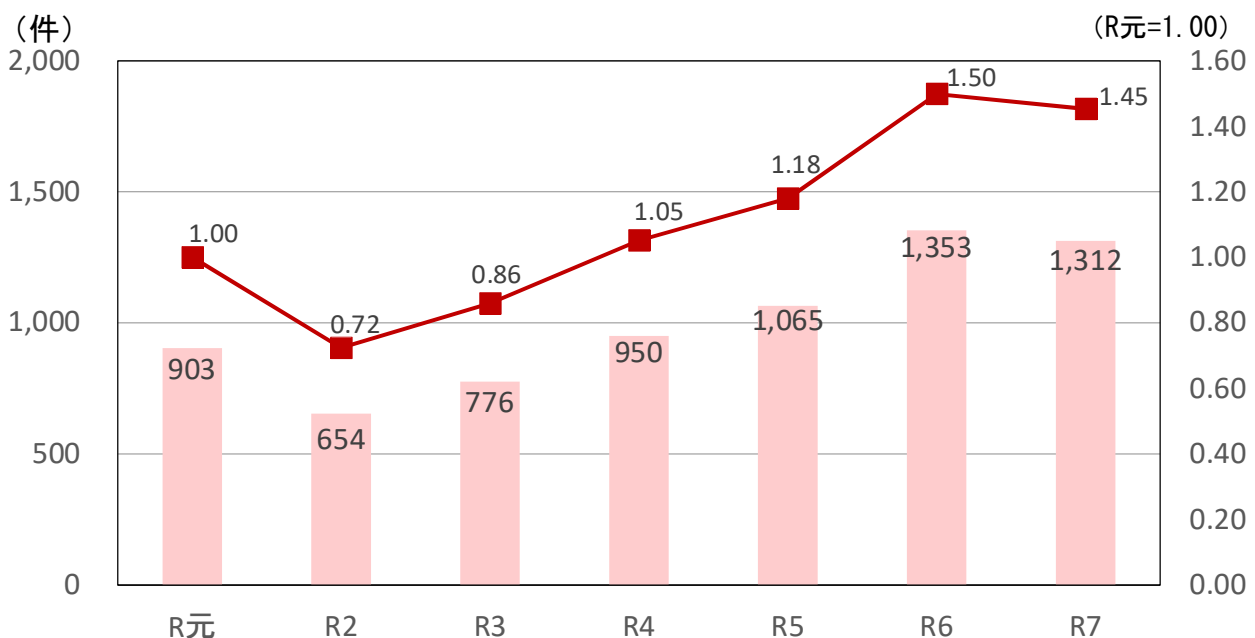


図 自転車盗難認知件数の推移

資料：福岡県警察

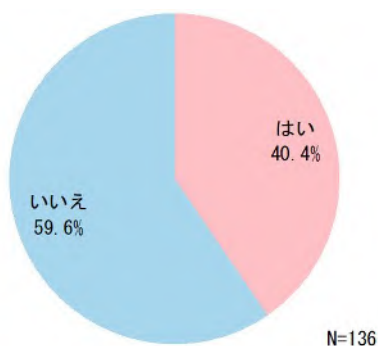


図 自転車駐輪施設利用時の二重施錠の実施状況

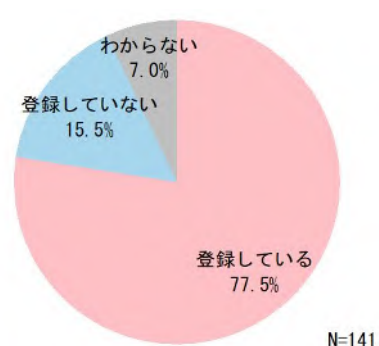


図 防犯登録制度の登録有無

資料：北九州市自転車利用に関する市民アンケート（R8.1）

【課題】自転車の盗難防止対策の推進

市内の自転車盗難認知件数が増加傾向にある中、被害を抑制するためには、市民一人ひとりの防犯意識の向上が不可欠です。

市民アンケート調査から、効果的な対策である「二重施錠」の実施率が依然として低いことや、法律で義務付けられている「防犯登録」が徹底されていない実態が明らかになっています。

今後は、警察等の関係団体と連携し、短時間の駐輪であっても二重施錠を習慣化するよう啓発を強化するとともに、防犯登録の重要性について再徹底を図るなど、実効性の高い盗難防止対策を推進していく必要があります。

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

2 自転車を巡る北九州市の現状と課題

- 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
- 自動車から自転車や公共交通利用への転換

3 これまでの取り組みと課題

- 自転車通行空間の整備推進
- 利用しやすい駐輪環境の形成
- 放置自転車対策の推進
- シェアサイクル事業の推進
- 自転車に関する情報発信
- 自転車の利用促進
- 自転車貸出し施設の利用促進
- サイクルツーリズムの推進
- 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
- 自転車保険の加入促進
- 自転車の盗難防止対策の推進

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、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。

目標3 自転車を活用した市民の健康増進と脱炭素のまちづくり

日常生活やスポーツ・レクリエ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、市民の体力向上や健康増進を図るとともに、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、交通分野の脱炭素化を推進します。

目標4 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。

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) 公共交通と連携したサービス導入検討

施策5. 情報通信技術活用の推進

施策6. 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
- (2) サイクルトレイン・サイクルバスの導入検討

【再掲】

施策7. 自転車利用の促進に関する情報発信の充実

目標2 自転車を安全・安心に利用できる環境づくり

施策8. 自転車通行空間ネットワークの形成

【再掲】

施策9. 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
- (5) 安全に自転車を利用するためのアドバイスやサポートの実施

施策10. 自転車保険の加入促進

施策11. 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) 安全で安心な駐輪環境の整備
- (3) 防犯登録の普及促進

施策12. 災害時における自転車の活用

目標3 自転車を活用した市民の健康増進と脱炭素のまちづくり

施策13. 健康増進に関する広報・啓発

施策14. 自転車貸出し施設の活用

施策15. 身近な移動手段としての自転車利用の促進

- (1) 自転車通勤の促進
- (2) 自動車利用から自転車利用への転換

目標4 自転車を活用した観光・賑わいづくり

施策16. 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17. シェアサイクル事業の推進 【再掲】

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適宜更新します。

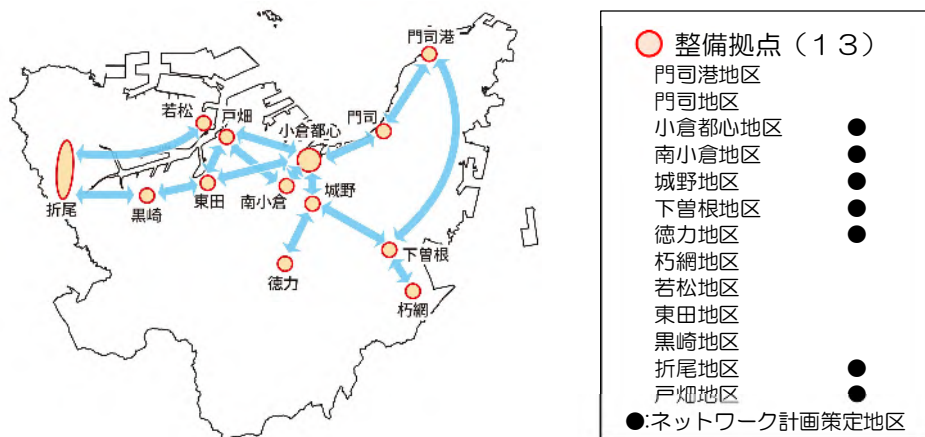


図 自転車通行空間ネットワーク形成のイメージ

(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①～⑩を適宜組み合わせることで選定します。

- 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
- ⑨情報通信技術を活用した利用実態に即した路線
- ⑩広域サイクリングルート選定路線

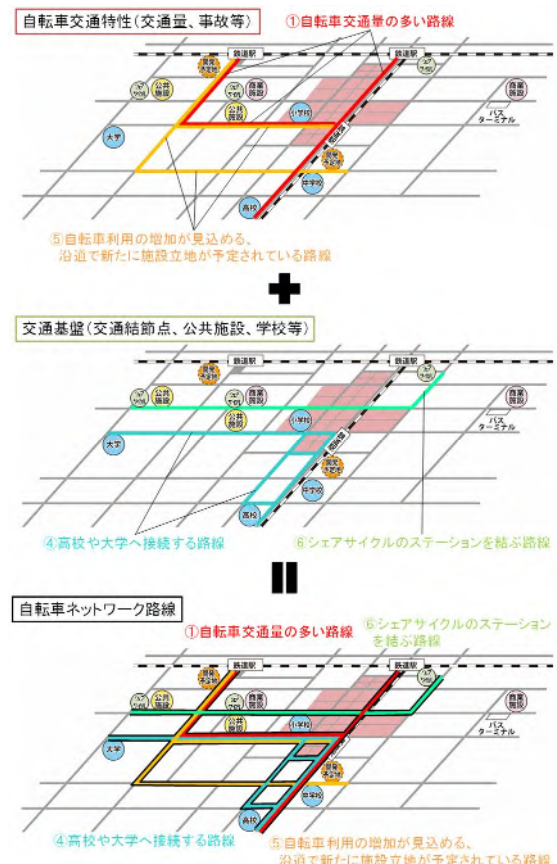


図 自転車ネットワーク計画路線の選定イメージ

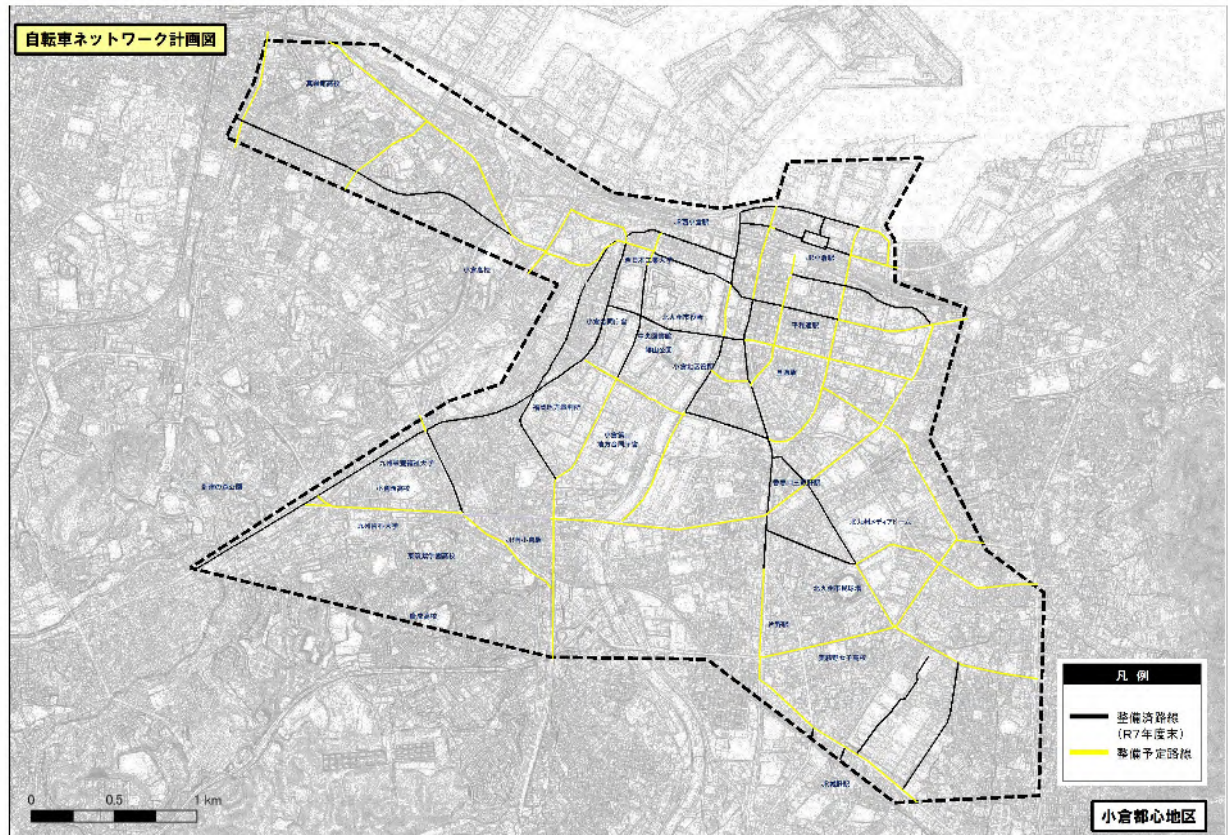


図 ネットワーク計画図（小倉都心地区）

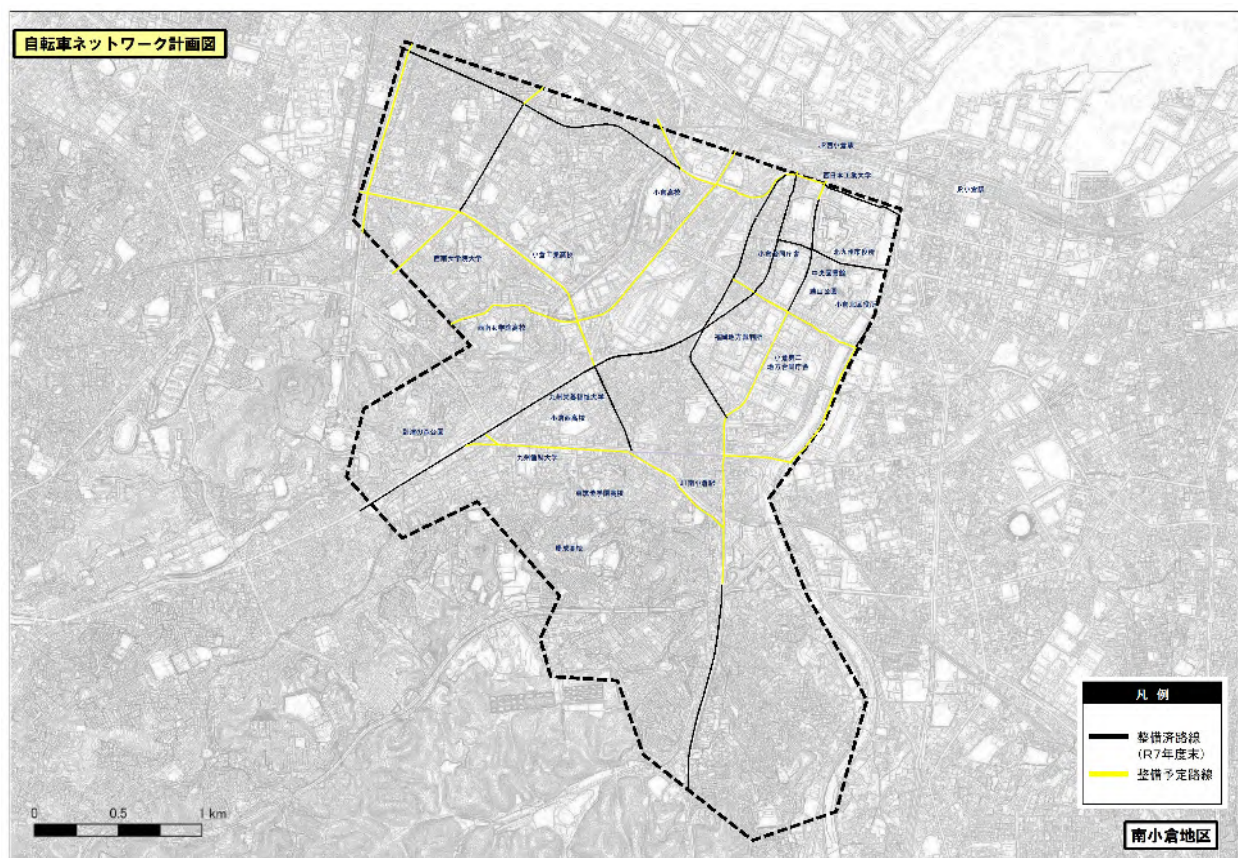


図 ネットワーク計画図（南小倉地区）

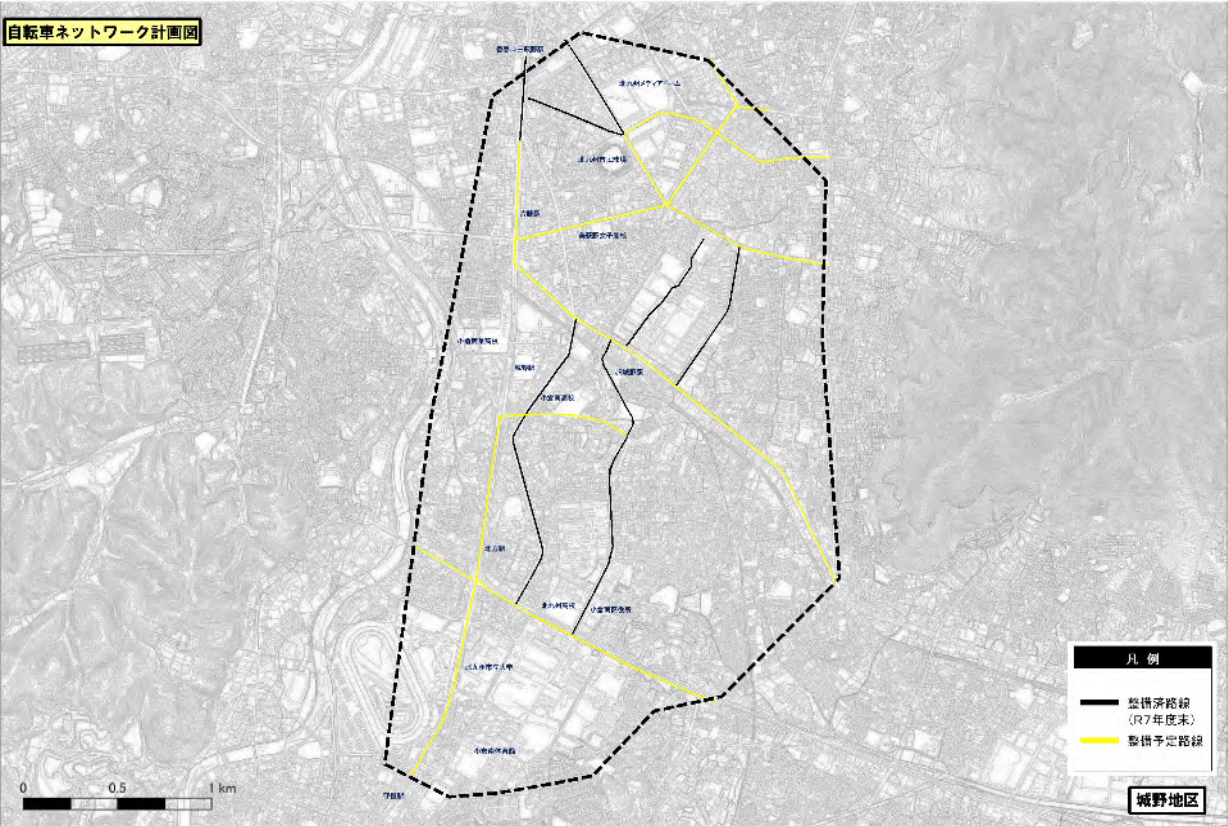


図 ネットワーク計画図 (城野地区)

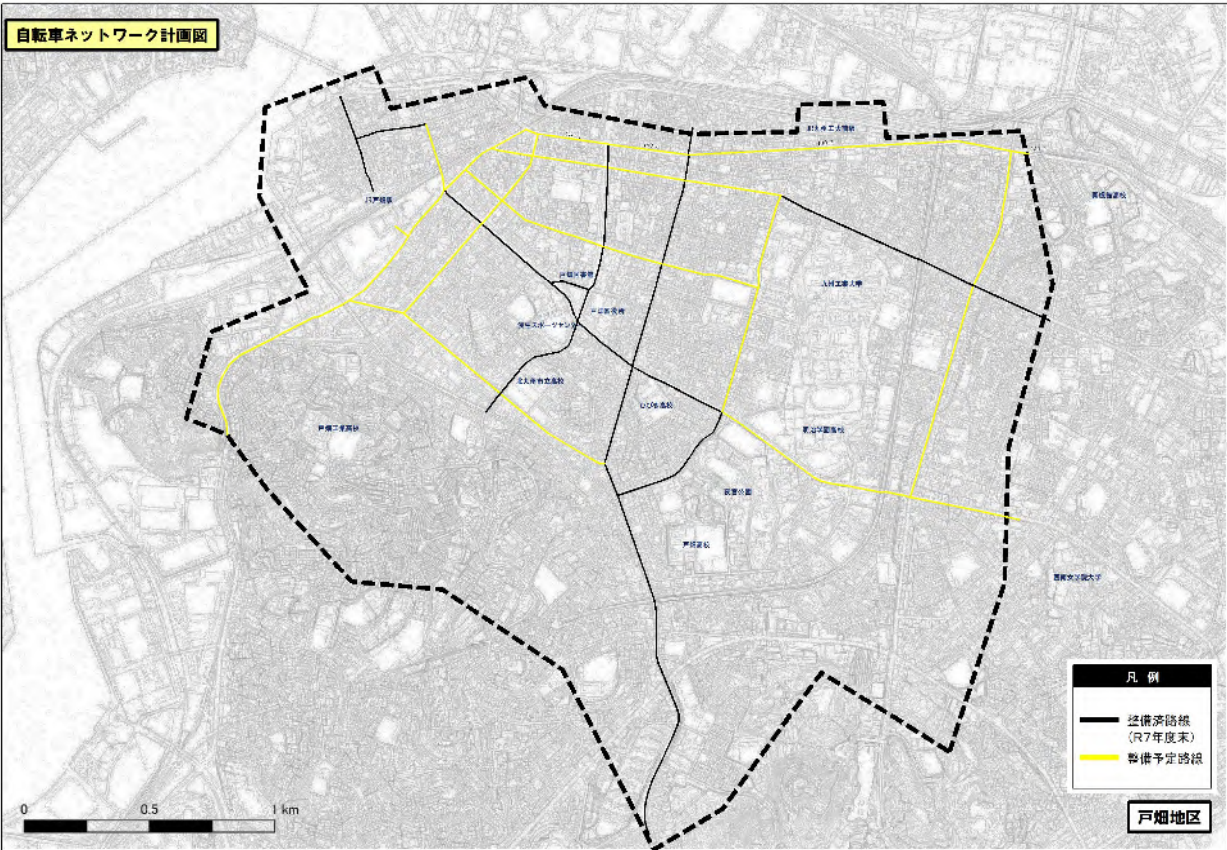


図 ネットワーク計画図 (戸畑地区)

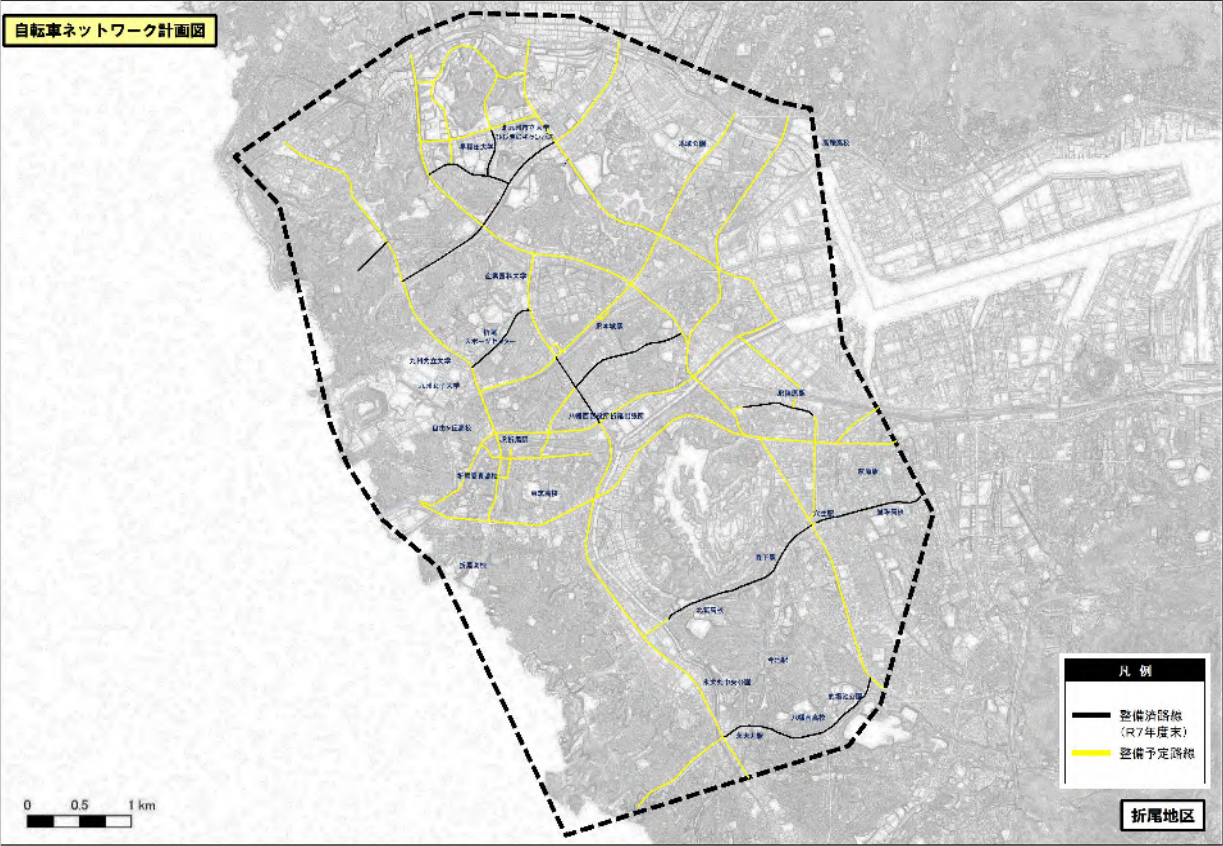


図 ネットワーク計画図（折尾地区）

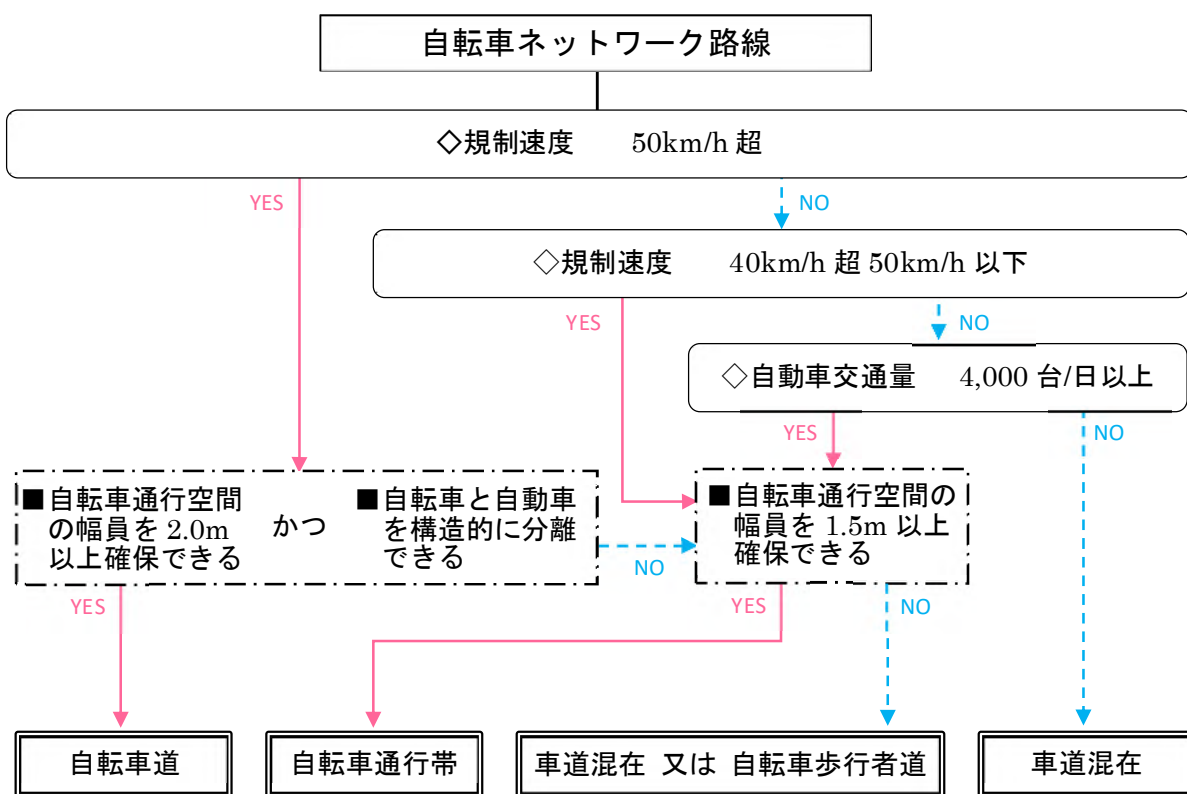
(2) 自転車通行空間の整備

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（令和6年6月国土交通省・警察庁）」や令和2年11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。

また、自転車利用者が、安全で快適に自転車通行空間を走行できるよう、適切な維持管理に努めます。

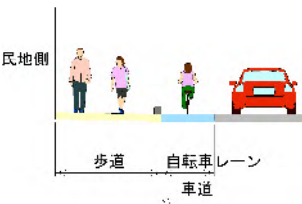
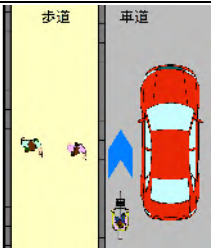
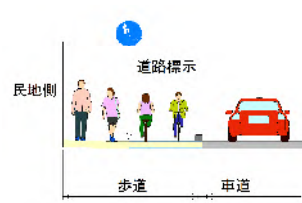
さらに、既存道路において自転車通行空間を整備する際、電柱や照明柱など道路付属物が自転車走行の支障となる場合は、必要に応じ移設などを検討します。

＜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)	  
自転車歩行者道 (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、自動入出庫機器の導入を進めています。これにより、24 時間 365 日の利用や、現金のほかキャッシュレス決済（ＩＣカード、各種ＱＲコード決済、クレジットカード等）の利用が可能となります。

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。

＜西小倉駅前自転車駐車場＞



自動入出庫機器（自動ゲート）の導入例

＜戸畑駅前自転車駐車場＞



子ども乗せ自転車に対応した駐輪施設例

＜小倉駅南口自転車駐車場＞



個別式ロック（自転車）の導入例

＜小倉駅南口自転車駐車場＞



個別式ロック（バイク）の導入例

資料：北九州市道路維持課

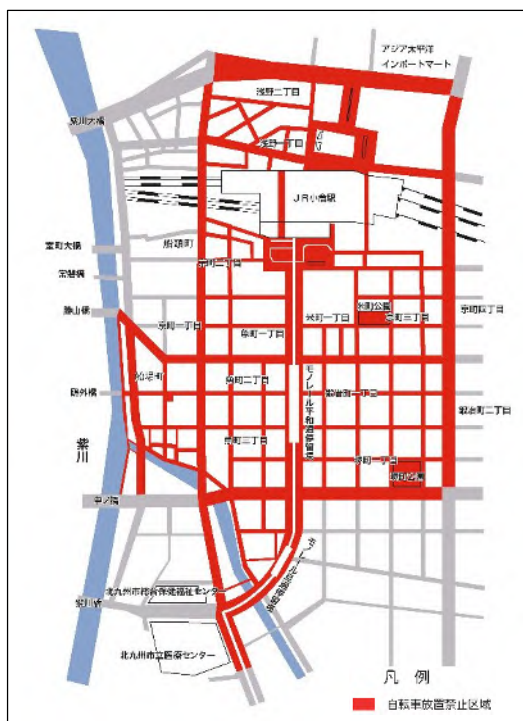
施策3. 放置自転車対策の推進

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。

また、古くなった自転車放置禁止区域の路面標示の調査や更新を適宜行うなど、自転車放置禁止区域の周知に取り組みます。



JR 小倉駅周辺地区自転車放置禁止区域図
(R8年3月31日時点)



JR スペースワールド駅周辺地区自転車放置禁止区域の追加
(R4年4月1日指定)

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公共交通と連携したサービスの導入などを検討します。

<ミクチャリステーション>



<LUUP ポート>



(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。

		令和3年度	令和7年度
ステーション数	ミクチャリ	26 箇所	52 箇所
	LUUP	—	96 箇所
	合計	26 箇所	148 箇所
自転車台数	ミクチャリ	150 台	150 台
	LUUP	—	125 台
	合計	150 台	275 台
一日平均利用台数		75 台/日	330 台/日

表 ステーション数と利用台数の推移

(2) 公共交通と連携したサービスの導入検討

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) の導入を検討します。

施策 5. 情報通信技術活用の推進

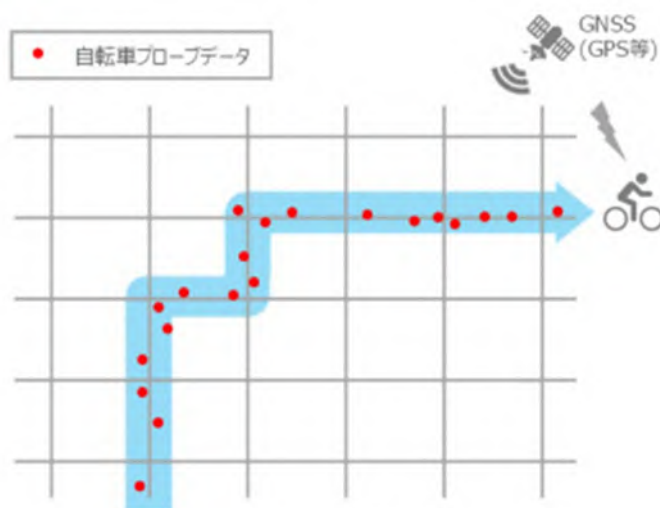
自転車施策を客観的な根拠に基づき、効率的かつ実効性のあるものとするため、情報通信技術の活用を推進します。

国が公開する交通事故情報や交通量等の「オープンデータ」に加え、シェアサイクルから得られる「GPS データ（自転車プローブデータ）」等の活用により、実際の利用実態に即した自転車通行空間の効率的な整備や、優先的に整備すべき路線の選定を行います。

また、走行実績や需要の分析結果に基づき、利用者の利便性を高めるシェアサイクルステーション（サイクルポート）の設置を進めるなど、データに基づいた高度な自転車利用環境の構築を図ります。



主な自転車プローブデータの概要



自転車プローブデータのイメージ

施策 6. 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り、鉄道やバスに自転車をそのまま乗せられる「サイクルトレイン」、「サイクルバス」の導入を検討します。

＜サイクルバスの事例＞



サイクルバス（西日本鉄道株式会社）



サイクルバス車内（西日本鉄道株式会社）

資料：西鉄グループ 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

＜サイクルシップの事例＞



若戸渡船（若松～戸畑間）

資料：スマートサイクルライフ北九州

施策7. 自転車利用の促進に関する情報発信の充実

「3. 6 自転車に関する情報発信（P26）」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＞



＜サイクルコースの紹介＞

コース概要

スペースワールド駅を出发、河内貯水池の美しい重力式コンクリートダムをぐるっと巡り、舞瀬貯水池へむかう河内・道原サイクリングロード

道原・河内サイクリングロードは「舞瀬貯水池」と「河内貯水池」の両方に整備されたサイクリングロード。ぐるっとダムのまわりを走る事ができるので、家族やカップルでサイクリングをするのに最適です。スマキタで詳しくコースを紹介しています。また、道原・河内の両方のサイクリングロードをめぐると全長約18.2kmをサイクリングコースとして紹介しています。

河内・河内サイクリングロードは道が広く走りやすいに恵まれています。十分に注意して走行してください。

＜自転車のルール・マナーの情報発信＞

資料：スマートサイクルライフ北九州 HP

5.2 目標2 自転車を安全・安心に利用できる環境づくり

施策8. 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9. 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ことに加え、自転車利用者だけでなく、自動車運転者や歩行者も含めたすべての道路利用者が、交通ルールを正しく理解することが重要です。

また、事故の被害を軽減し、自らの身を守るためには、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。

そのため、安全教育や広報・啓発を計画的かつ継続的に推進し、交通ルールの周知徹底と市民の交通安全意識の向上を図ります。

(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、全ての市民が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、ライフステージに応じた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・高校生を対象とした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
- ・国や県が実施する講習会等の情報を周知

＜交通安全教室＞



＜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>



主に小学生以上を対象に実技と学科試験を行い、合格者へ免許証を交付。
※小学校高学年以外は、講習修了証の発行。

資料：スマートサイクルライフ北九州 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生を対象とした検定。

資料：北九州市安全・安心推進課

また、国及び県が実施する交通ボランティア講習の開催を周知し、交通安全に関する指導技術の向上につなげる。また、功労者表彰等において、優れた功績を残したボランティアを市として推薦することにより、優れた活動事例を関係機関・団体へ周知します。

(2) 自転車の安全利用に向けた広報・啓発

交通反則通告制度導入（いわゆる「青切符」制度）を機に、自転車の安全利用をさらに促進するため、幼児から高齢者まで全ての世代を対象に遵守すべき交通ルールの周知・啓発活動を推進します。また、近年普及が進んでいる自転車による配達（デリバリーサービス）について、関係事業者等への交通安全対策の働きかけ等を推進します。

- ・四季の交通安全運動における街頭啓発。
- ・市内全小学校、中学校、高校に自転車安全利用リーフレットを配布。
- ・市内の高校生を対象に、放置自転車の防止や適切な駐輪を啓発するパンフレットを配布。
- ・市内の中学生を対象とした「自転車交通ルール検定」の実施。

＜交通安全運動＞

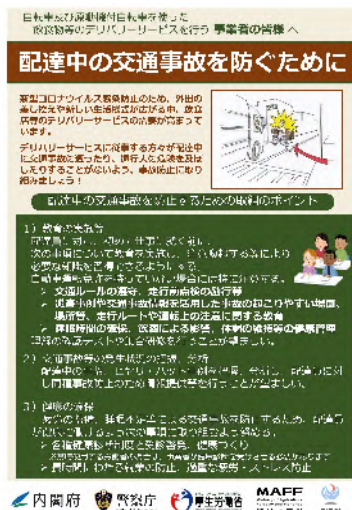


＜自転車安全利用リーフレット＞

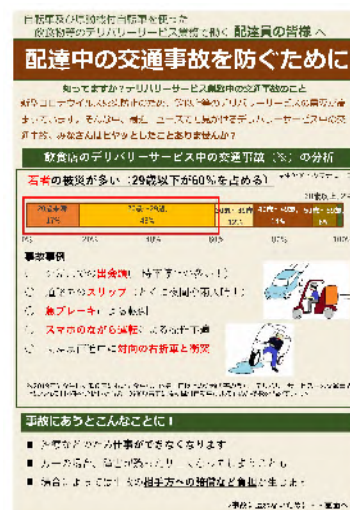


＜飲食物等のデリバリーサービス事業者・配達員への啓発＞

（事業者の皆様へ）



（配達員の皆様へ）

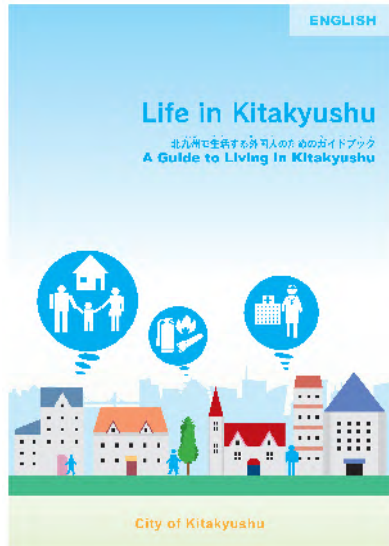


資料：北九州市安全・安心推進課

北九州市自転車活用推進計画

在留外国人や訪日外国人に対して、多言語等による情報発信を通じて日本の交通ルールやマナーの理解・徹底を図るため、様々な広報・啓発を実施します。

＜北九州で生活する外国人のためのガイドブック「Life in Kitakyushu」＞



多言語生活情報のリンクから
自転車交通ルールの動画を
視聴可能（YouTube）

5カ国語（英語・中国語・韓国語・
ベトナム語・ネパール語）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、頭部の割合が約6割と最も多く、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。

令和5年4月1日から全ての自転車利用者に対し、ヘルメットの着用が努力義務とされていますが、「3. 9 自転車の安全利用に向けた市民の安全意識の向上（1）自転車の交通ルール・マナーに関する啓発（P33）」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」は、依然として低い水準にあります。

そのため、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。

図1 自転車乗車中死者の人身損傷主部位（致命傷の部位）
（令和3年～7年合計）

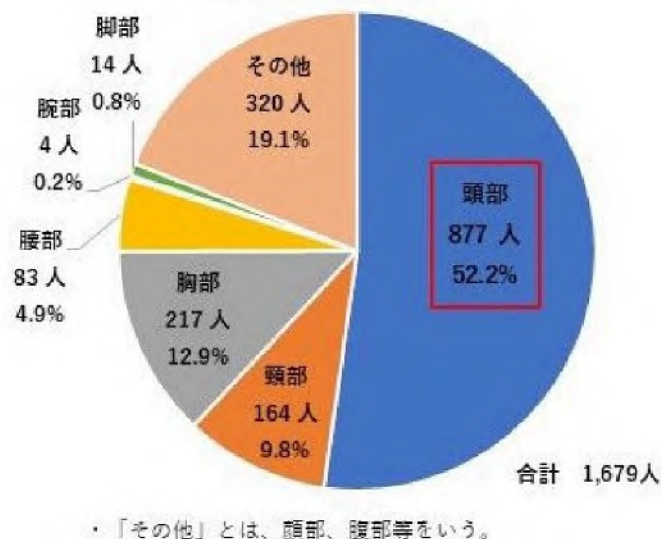


図2 ヘルメット着用有無別人身損傷主部位「頭部」
構成率比較（令和3年～7年合計）



（注） 自転車乗車中の死者・重傷者における人身損傷主部位が「頭部」であった者の構成率を比較した。

資料：警察庁 HP

(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に日常の自転車の点検を行うことが重要です。そこで、自転車販売事業者とも連携し、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>



資料：北九州交通公園 HP

<自転車点検整備啓発のパンフレット>



資料：福岡県 HP

(5) 安全に自転車を利用するためのアドバイスやサポートの実施

自転車購入時における安全性の確保を図るため、自転車販売事業者と連携し、購入者に対する交通ルールや安全利用に関する説明を促進します。あわせて、自転車損害賠償責任保険等への加入状況の確認や、加入の必要性について説明を行うよう働きかけを行います。

また、自転車利用者の体格や利用目的に合った適切な自転車選びを支援するため、専門知識を有するスタッフ（BAA アドバイザー、SBAA PLUS 認定者等）が在籍する店舗情報の周知に取り組みます。

※BAA アドバイザー：一般社団法人自転車協会が認定する安全・安心で環境に優しい自転車選びの専門家

※SBAA PLUS 認定者：3年以上スポーツ用自転車の実務経験を有し、自転車技士、自転車安全整備士または両資格者と同等の技術を持った自転車協会主催の試験に合格した者

施策 10. 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、万が一の事故への備えとしての自転車保険の必要性や県条例の周知について、広報・啓発に取り組みます。

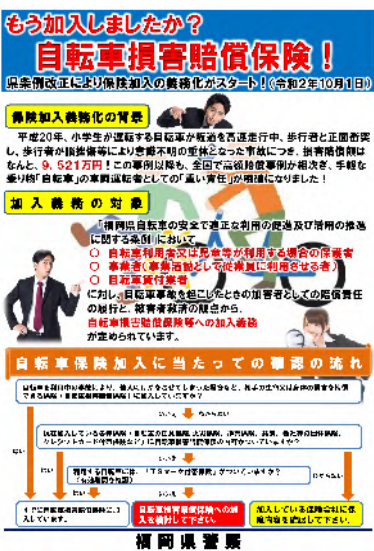
あわせて、自転車販売事業者と連携し、自転車購入時に、自転車損害賠償責任保険等への加入状況の確認や、加入の必要性について説明をするよう働きかけることで、自転車保険の加入促進を図ります。

＜福岡県条例のチラシ＞



資料：福岡県 HP

＜福岡県警察のチラシ＞



資料：福岡県警察 HP

『自転車加害者となった事故の高額損害賠償事例』

判決認容額(※)	事故の概要
9,521万円	男子小学生が夜間、自転車で帰宅途中、歩道と車道の区別のない道路で歩行中の女性と正面衝突。女性は頭蓋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)
9,330万円	男子高校生が夜間、イヤホンで音楽を聞きながら無灯火で自転車を運転中に、パトカーの追跡を受けて逃走し、職務質問中の警察官と衝突。警察官は頭蓋骨折等で死亡した。(高松高等裁判所、令和2年7月判決)
9,266万円	男子高校生が昼間、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男性会社員と衝突。男性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。 (東京地方裁判所、平成19年4月判決)

(※) 判決認容額とは、上記裁判における判決文で加害者が支払いを命じられた金額です(金額は概算額)。

上記裁判後の上訴等により、加害者が実際に支払う金額とは異なる可能性があります。

資料：(一社)日本損害保険協会 SONPO HP

(1) 自転車盗難防止に向けた広報・啓発

＜自転車盗難防止の啓発タグ：県内に設置＞



＜自転車盗難被害防止啓発チラシ＞



- 62 -

(2) 安全で安心な駐輪環境の整備

安心して安全に駐輪施設を利用していただくために、自転車の盗難やいたずら等の犯罪抑止を目的として、警察や関係団体と連携し、防犯カメラ設置などの対策を検討します。

また、駐輪施設内の自転車整理を行うことで、快適な駐輪環境を整えます。

(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

＜防犯登録啓発サイト＞



資料：スマートサイクルライフ北九州 HP

施策 12. 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。

5.3 目標3 自転車を活用した市民の健康増進と脱炭素のまちづくり

施策13. 健康増進に関する広報・啓発

多忙やきっかけがないなど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、自転車等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。

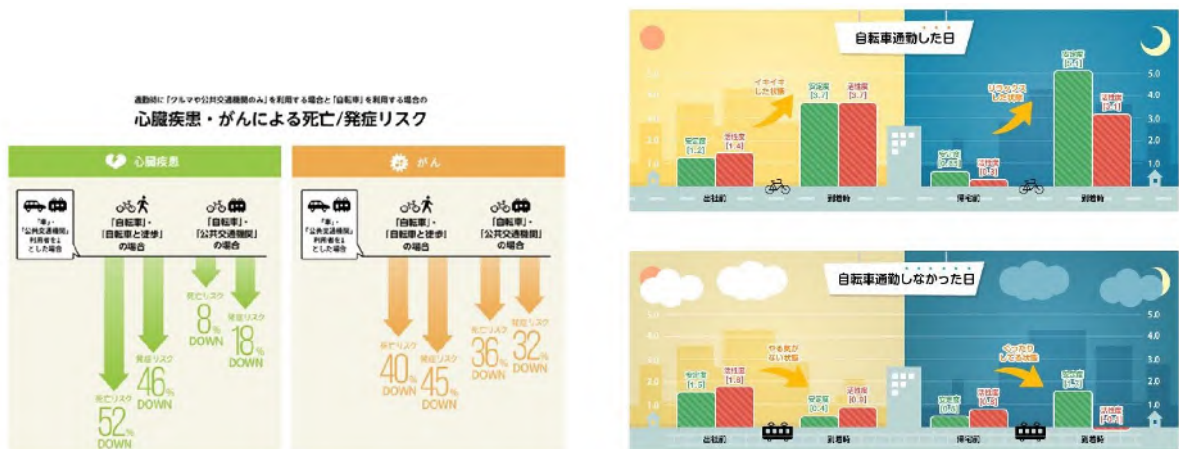


図 通勤時の手段別にみた心臓疾患・がんによる死亡リスク・発症リスク

図 自転車通勤による気分の安定度・活性度

出典（図）：株式会社シマノ作成

資料：国土交通省「自転車通勤導入に関する手引き」

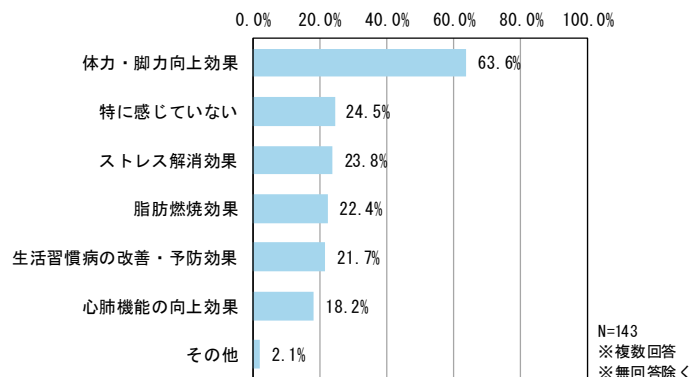


図 自転車を利用することで得られると感じる健康への効果

資料：北九州市自転車利用に関する市民アンケート（R8.1）

施策14. 自転車貸出し施設の活用

本市ではスポーツ・レクリエ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、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、周辺施設の観光資源を生かした各種イベントの実施など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＞



＜若松北海岸周遊レンタサイクル（試行）＞



＜響灘緑地サイクリングターミナル＞



資料 北九州市インバウンド課

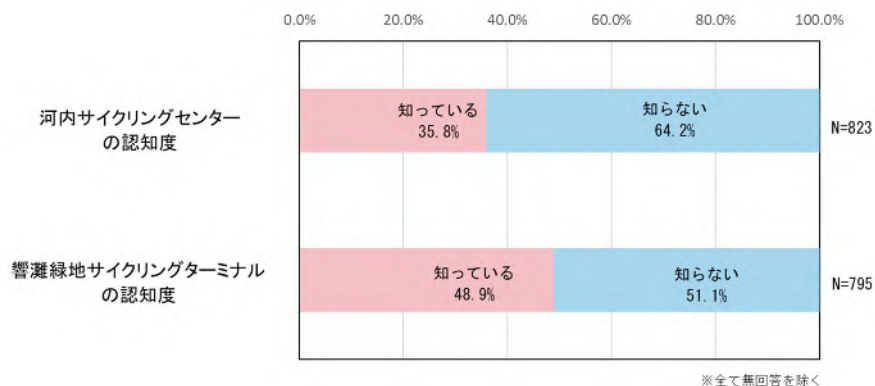


図 河内サイクリングセンターと響灘緑地サイクリングターミナルの認知度

資料：北九州市自転車利用に関する市民アンケート（R8.1）

施策 15. 身近な移動手段としての自転車利用の促進

短・中距離の自動車利用について、身近な移動手段である自転車への転換を促進することで、脱炭素社会の実現に寄与していきます。

(1) 自転車通勤の促進

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維持・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、環境負荷の低減・交通渋滞の緩和・公共交通の利用増加といった「社会環境」へのメリットを図るため、「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

(2) 自動車利用から自転車利用への転換

短・中距離の移動において、公共交通と自転車を組み合わせた効率的な移動を促進します。特に駅から目的地までの移動手段として、シェアサイクルの有効活用を図るため、ステーションの設置拡大や広報啓発を強化します。また、通勤・通学・観光といったあらゆるシーンで、自動車から自転車への利用転換を図ることで脱炭素社会の実現に寄与します。

5.4 目標4 自転車を活用した観光・賑わいづくり

施策16. 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。（本市が関連する広域モデルルートは、下図⑤⑥）

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。

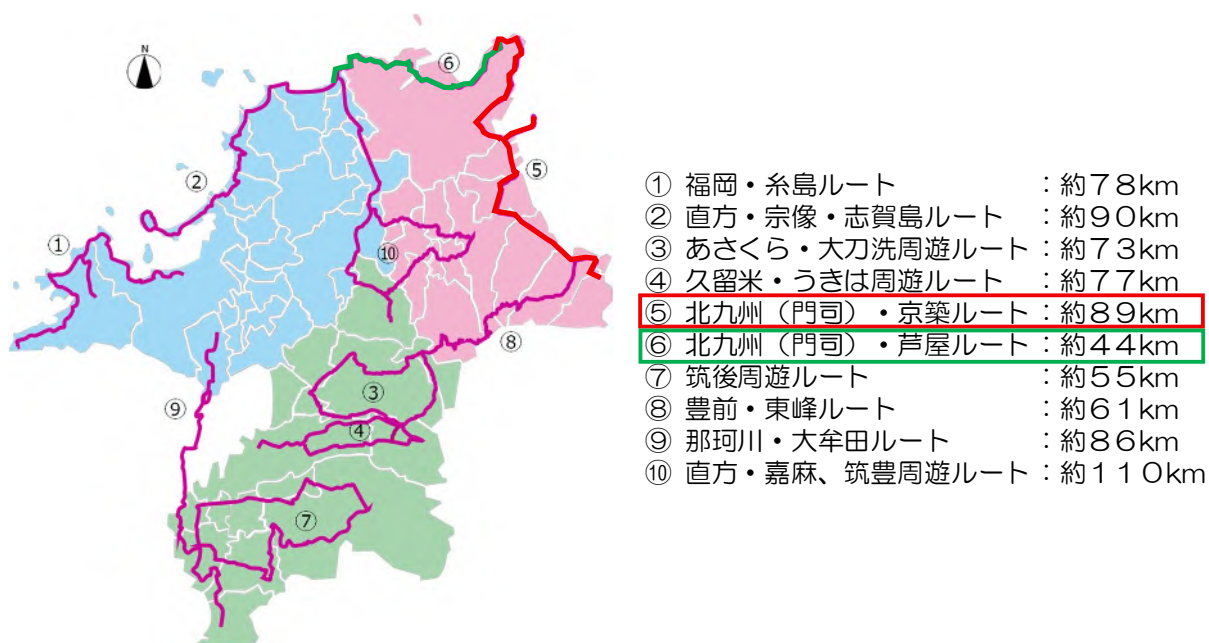


図 福岡県サイクルツーリズム広域モデルルート(10ルート)

資料：福岡県

(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を設置します。

<路面標示・案内板>



<矢羽根型路面標示>



北九州（門司）・京築ルートの整備例

資料 北九州市道路維持課

(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

(3) 情報発信

自転車活用を通じて、本市の魅力をより効果的に伝えるため、多様な媒体を用いて情報発信を行います。

ポータルサイト「スマートサイクルライフ北九州」などを活用し、市内の観光スポットやグルメ情報に加え、それらを自転車で巡るおすすめサイクリングルートを紹介します。

また、自転車レースなどのサイクルスポーツについても積極的に発信し、スポーツとしての自転車の魅力、競技の普及・振興に資する情報を幅広く提供します。

さらに、市内で開催されるサイクルイベントの情報をタイムリーに発信することで、市民の参加を促すとともに、イベントを通じた地域の賑わいづくりを促進します。

＜イベント（マイナビツール・ド・九州 2024

小倉城クリテリウム）＞



＜観光（JR 門司港駅）＞



資料：スマートサイクルライフ北九州 HP

＜ご当地グルメ（焼きカレー）＞



＜ご当地グルメ（すし）＞



資料：北九州パレット HP

施策17. 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、「買物・食事など」や「観光・レジャー」が6割を超えており、街なかでの移動や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、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、街のにぎわいづくりや周遊観光の促進に向けた取り組みを推進します。

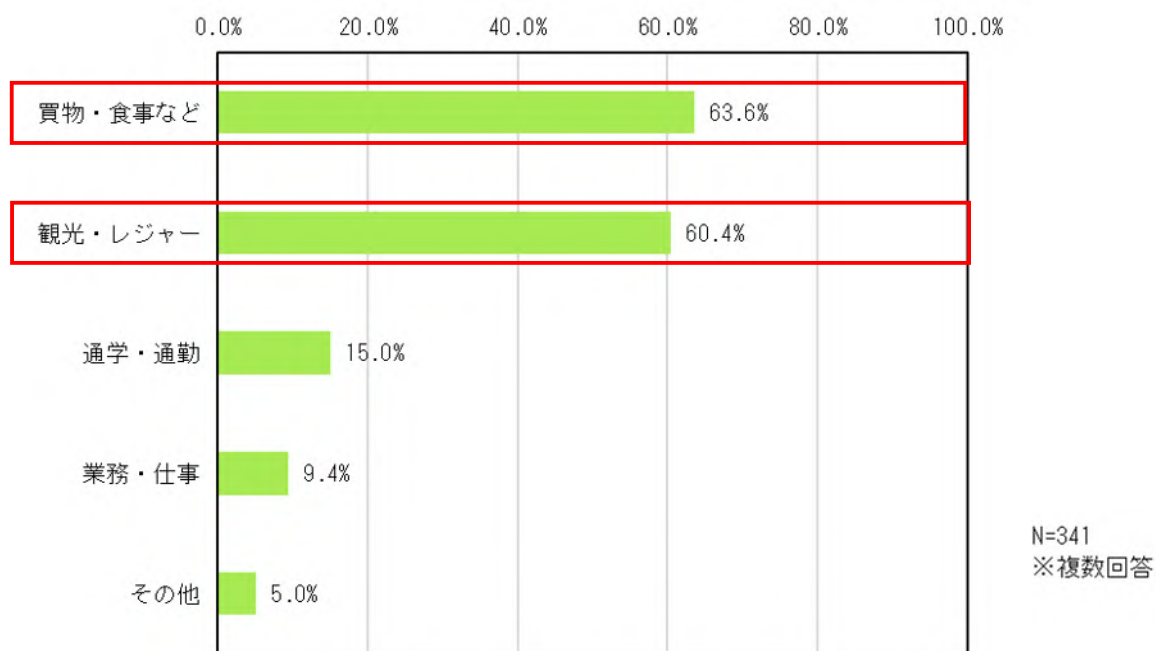


図 シェアサイクルを利用したい方の利用目的

資料：北九州市自転車利用に関する市民アンケート（R8.1）

また、本市を訪れる観光客の利便性向上と地域活性化を目的に、各エリアの特性に応じたレンタサイクルを展開しています。小倉都心部では電動アシスト自転車による回遊性向上、門司港レトロ地区では多様な車両で街並みを巡るレンタルサービスを実施しています。今後もこれらを普及・促進させることで、環境負荷の少ない観光形態の確立と地域の賑わいづくりを推進します。

＜レンタサイクル（小倉都心部）＞



資料：NPO 法人I-Do

＜レンタサイクル（門司港）＞



資料：NPO 法人I-Do

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	R元年度末 実績	R7年度末 実績	目標 R12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を主体とした 自転車通行空間の整備延長	39 km	55 km	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%	87%	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	805 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	330 台	500 台
7	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	181 回	360 回
9	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%	69%	80%以上
		年間の自転車関連事故件数	622 件 (令和元年)	417 件 (令和7年)	370 件以下 (令和12年)
10	自転車保険の加入促進	自転車保険の加入割合	52%	65%	100%
11	自転車盗難の防止	年間の自転車盗難件数	903 件 (令和元年)	1,312 件 (令和7年)	880 件以下 (令和12年)
13	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%	17%	30%
15	自転車通勤の促進				
14	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	27,550 人	50,000 人
16	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	—	0 ルート	2 ルート

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。

(R3.1)



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
	寺町 賢一	九州工業大学大学院 教授
	濱田 千夏	NPO法人Ｉ－ＤＯ 理事
	藤重 めぐ美	北九州市ＰＴＡ協議会 副会長
	藤本 幸彦	サイクリングチーム Blue Grass
	山野内 聡香	北九州市立大学 学生（公募構成員）
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８年３月２６日（木）

- ・北九州市の自転車施策に関するこれまでの取り組み状況の報告について
- ・北九州市自転車利用に関する市民アンケート調査の結果報告について

第２回北九州市自転車活用推進計画検討会

令和８年７月１７日（金）

- ・北九州市自転車活用推進計画（見直し素案）について

北九州市自転車利用に関するアンケート調査

令和8年 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. 駐輪施設の利用有無	P21
17. 駐輪施設を利用しない理由（駐輪施設を利用しない立場）	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. 自転車利用で危険だと感じた行為（歩行者の立場）	P28
24. 自転車利用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. シェアサイクルサービスの関心度	P33
29. シェアサイクルサービスを利用する目的	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 8 年 1 月 14 日(水) ~ 令和 8 年 1 月 31 日(土) 約 2 週間
回答数	931 票 (回収率 31.1%)

(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○）

回答者の性別は、男性が約 42%、女性が約 58%となっています。

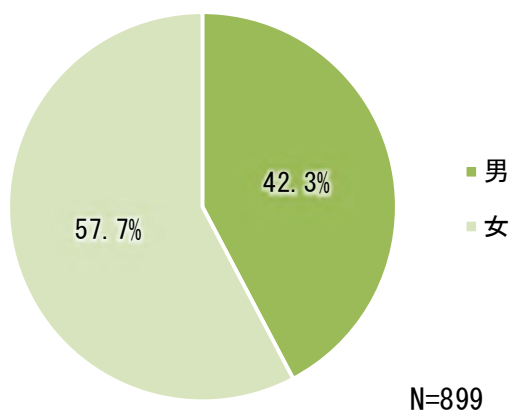


図 回答者の性別

	実数	割合
1 男	380	42.3%
2 女	519	57.7%
回答者数	899	100.0%

表 回答者の性別

問2. あなたの年代は？（当てはまるものに○）

回答者の年齢は、60代が20.2%と最も多く、次いで70代が19.5%、50代が17.1%となっています。

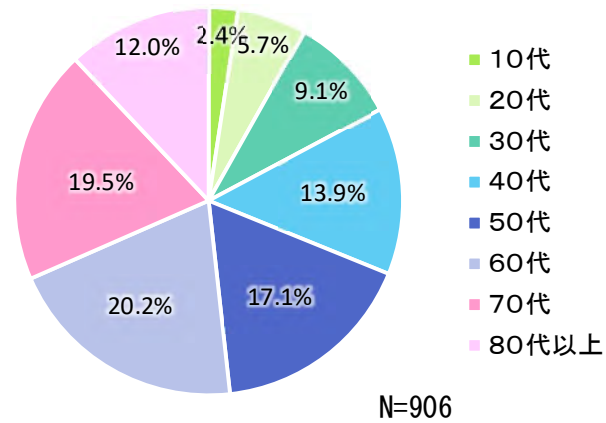


図 回答者の年代

	実数	割合
1 10代	22	2.4%
2 20代	52	5.7%
3 30代	82	9.1%
4 40代	126	13.9%
5 50代	155	17.1%
6 60代	183	20.2%
7 70代	177	19.5%
8 80代以上	109	12.0%
回答者数	906	100.0%

表 回答者の年代

問 3. あなたの職業は？（当てはまるものに○）

回答者の職業は、「会社員」が約 32%と最も多く、次いで「無職」が約 25%、主婦・主夫が約 16%、パートアルバイトが約 14%となっています。

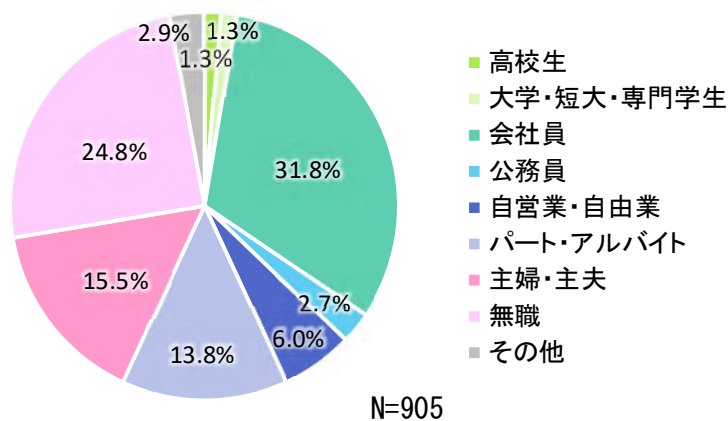


図 回答者の職業

	実数	割合
1 高校生	12	1.3%
2 大学・短大・専門学生	12	1.3%
3 会社員	288	31.8%
4 公務員	24	2.7%
5 自営業・自由業	54	6.0%
6 パート・アルバイト	125	13.8%
7 主婦・主夫	140	15.5%
8 無職	224	24.8%
9 その他	26	2.9%
回答者数	905	100.0%

表 回答者の職業

問 4. あなたの居住地はどこですか？（当てはまるものに○）

居住地は、八幡西区が約 30%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。

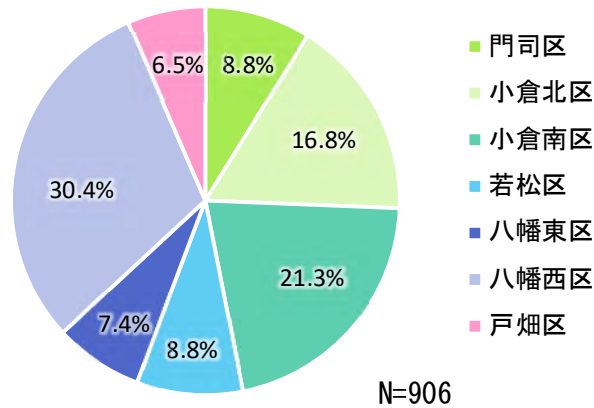


図 回答者の居住地

	実数	割合
1 門司区	80	8.8%
2 小倉北区	152	16.8%
3 小倉南区	193	21.3%
4 若松区	80	8.8%
5 八幡東区	67	7.4%
6 八幡西区	275	30.4%
7 戸畑区	59	6.5%
回答者数	906	100.0%

表 回答者の居住地

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○)

運転免許の保有状況は、普通自動車免許は約 78%の人が保有しており、免許を持っていない人は約 20%となっています。

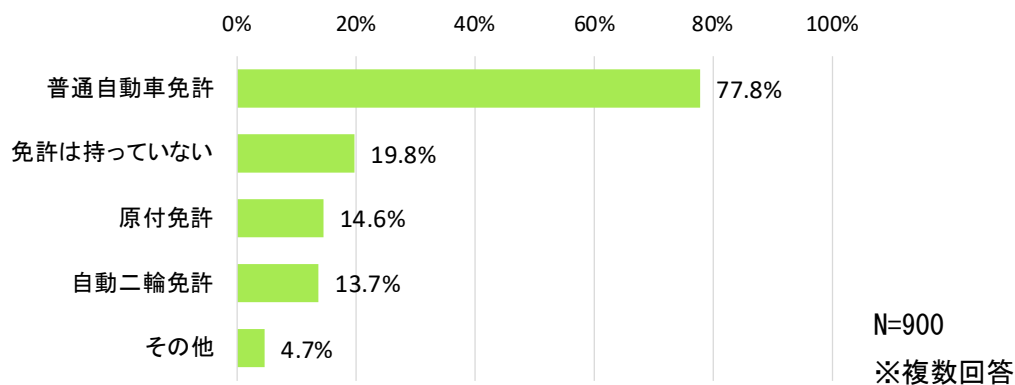


図 運転免許の保有状況

	実数	割合
1 普通自動車免許	700	77.8%
2 免許は持っていない	178	19.8%
3 原付免許	131	14.6%
4 自動二輪免許	123	13.7%
5 その他	42	4.7%
回答者数	900	100.0%

表 運転免許の保有状況

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 83%の人が自転車を利用しておらず、利用する人約 17%のうち「ほぼ毎日」利用する人は約 5%となっています。

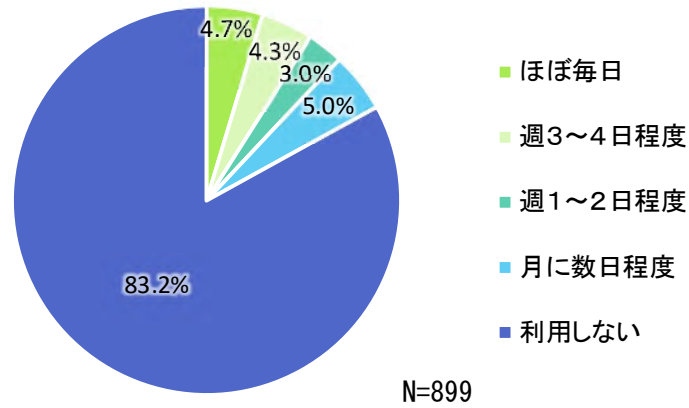


図 自転車の利用頻度

	実数	割合
1 ほぼ毎日	42	4.7%
2 週3～4日程度	39	4.3%
3 週1～2日程度	27	3.0%
4 月に数日程度	45	5.0%
5 利用しない	748	83.2%
回答者数	899	100.0%

表 自転車の利用頻度

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、「通勤・通学」「買い物」が約38%と最も多く、次いで「仕事・業務」「健康づくり」が約5%となっています。

休日の自転車利用の目的は、「買い物」が約64%と最も多く、次いで「健康づくり」が約12%、「通勤・通学」が約8%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。

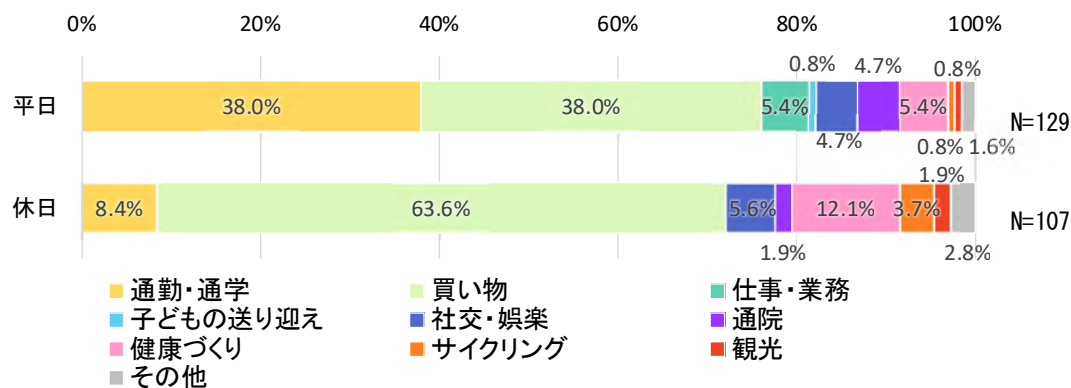


図 自転車を利用する主な目的

		平日		休日	
		実数	割合	実数	割合
1	通勤・通学	49	38.0%	9	8.4%
2	買い物	49	38.0%	68	63.6%
3	仕事・業務	7	5.4%	0	0.0%
4	子どもの送り迎え	1	0.8%	0	0.0%
5	社交・娯楽	6	4.7%	6	5.6%
6	通院	6	4.7%	2	1.9%
7	健康づくり	7	5.4%	13	12.1%
8	サイクリング	1	0.8%	4	3.7%
9	観光	1	0.8%	2	1.9%
10	その他	2	1.6%	3	2.8%
回答者数		129	100.0%	107	100.0%

表 自転車を利用する主な目的

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79%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。

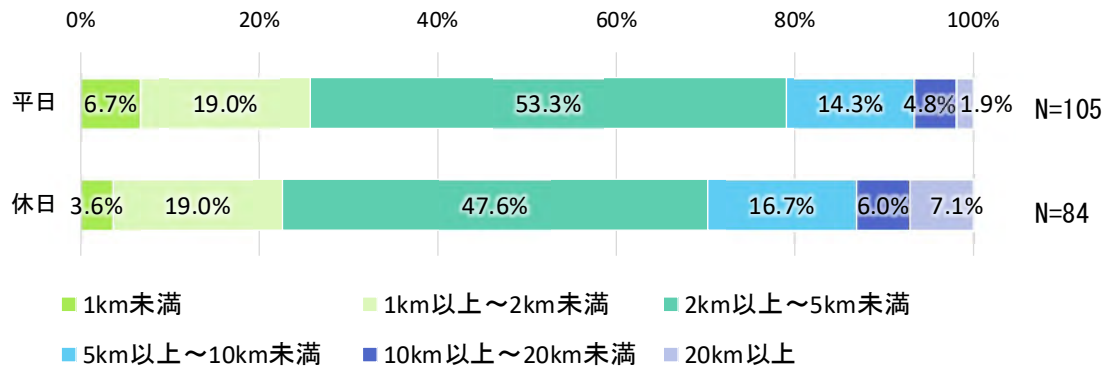


図 自転車を利用する移動距離

	平日		休日	
	実数	割合	実数	割合
1km未満	7	6.7%	3	3.6%
1km以上～2km未満	20	19.0%	16	19.0%
2km以上～5km未満	56	53.3%	40	47.6%
5km以上～10km未満	15	14.3%	14	16.7%
10km以上～20km未満	5	4.8%	5	6.0%
20km以上	2	1.9%	6	7.1%
回答者数	105	100.0%	84	100.0%

表 自転車を利用する移動距離

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、平日は約 43%、休日は約 34%となっています。

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。

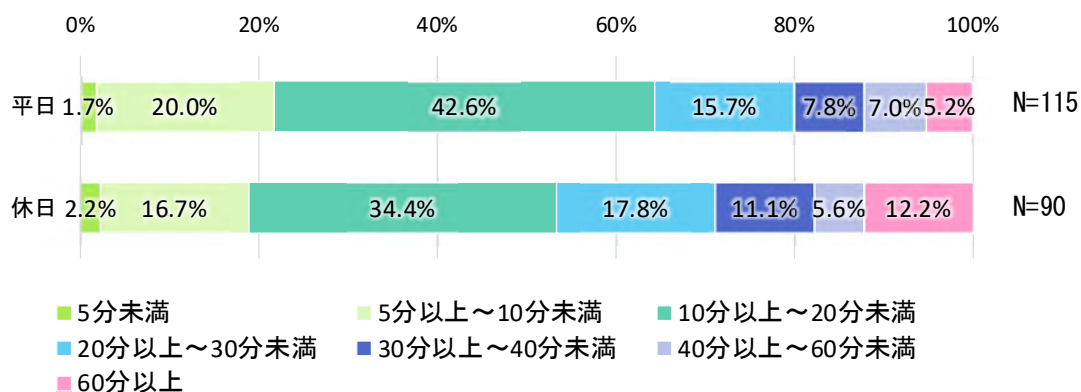


図 自転車を利用する移動時間

	平日		休日	
	実数	割合	実数	割合
5分未満	2	1.7%	2	2.2%
5分以上～10分未満	23	20.0%	15	16.7%
10分以上～20分未満	49	42.6%	31	34.4%
20分以上～30分未満	18	15.7%	16	17.8%
30分以上～40分未満	9	7.8%	10	11.1%
40分以上～60分未満	8	7.0%	5	5.6%
60分以上	6	5.2%	11	12.2%
回答者数	115	100.0%	90	100.0%

表 自転車を利用する移動時間

自転車を利用する目的別の移動距離・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、健康づくりを目的とした自転車利用は、移動距離、移動時間ともに最も長くなっています。

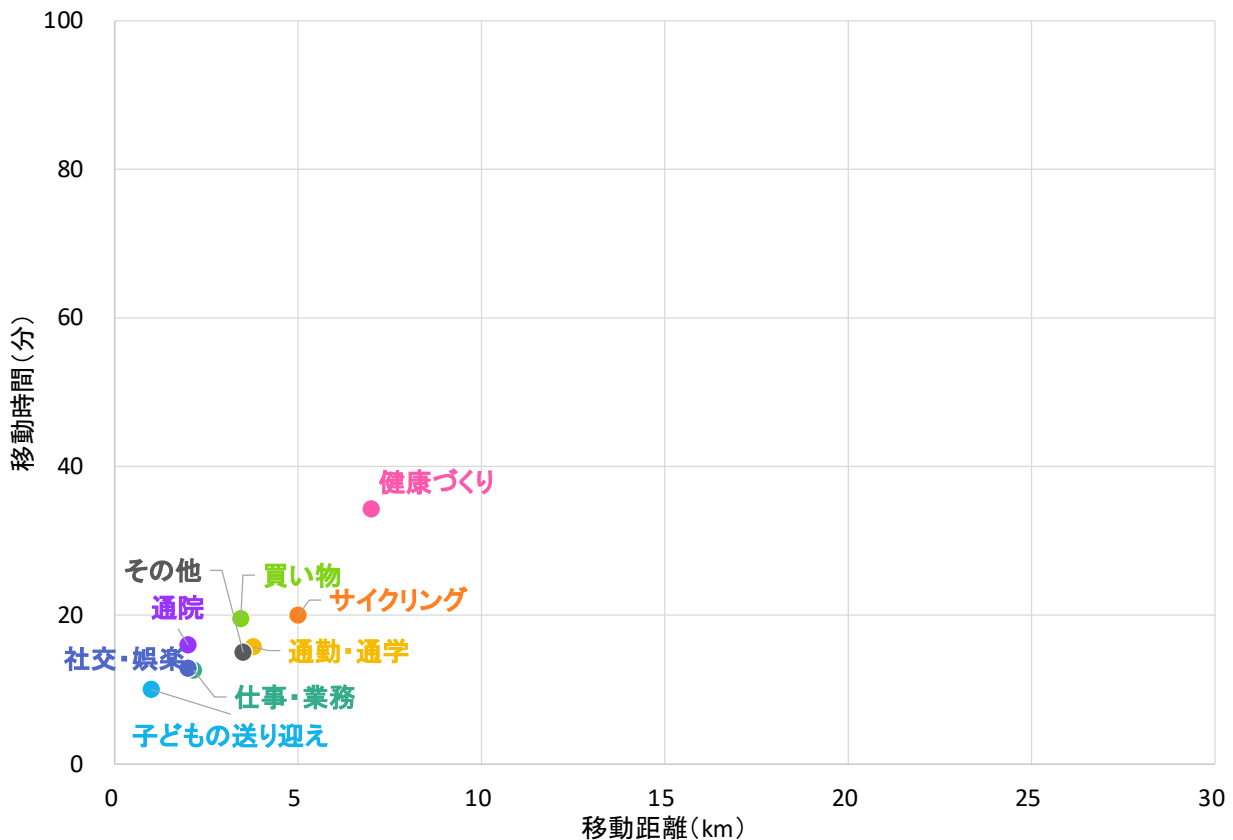


図 自転車の利用目的別平均移動距離・平均移動時間（平日）

	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	3.8	0.4	20.0	16	3	40
2 買い物	3.4	0.5	15.0	20	5	70
3 仕事・業務	2.2	0.5	5.0	13	3	40
4 子どもの送り迎え	1.0	1.0	1.0	10	10	10
5 社交・娯楽	2.0	0.8	2.5	13	7	20
6 通院	2.0	1.0	5.0	16	10	30
7 健康づくり	7.0	1.0	25.0	34	10	60
8 サイクリング	5.0	5.0	5.0	20	20	20
9 観光	—	—	—	—	—	—
10 その他	3.5	3.5	3.5	15	15	15

表 自転車の利用目的別平均移動距離・平均移動時間（平日）

休日における「健康づくり」「サイクリング」を目的とした自転車利用は、平日に比べ移動距離・移動時間が大幅に増加しています。

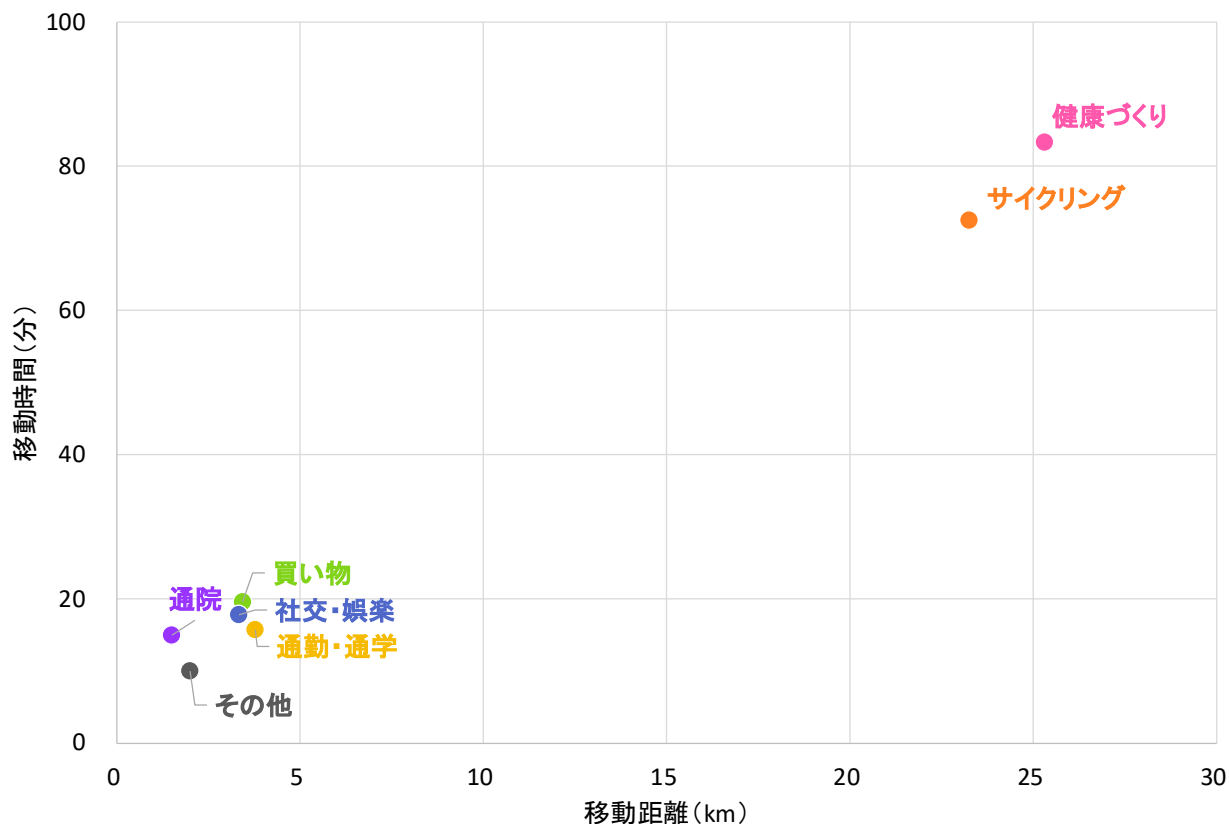


図 自転車の利用目的別平均移動距離・平均移動時間（休日）

	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	3.8	1.0	8.0	19	5	40
2 買い物	3.4	0.5	20.0	18	3	70
3 仕事・業務	—	—	—	—	—	—
4 子どもの送り迎え	—	—	—	—	—	—
5 社交・娯楽	3.3	0.8	8.0	18	7	30
6 通院	1.5	1.0	2.0	15	10	20
7 健康づくり	25.3	1.0	100.0	83	8	300
8 サイクリング	23.3	3.0	80.0	73	20	180
9 観光	2.0	2.0	2.0	10	10	10
10 その他	1.5	1.5	1.5	10	10	10

表 自転車の利用目的別平均移動距離・平均移動時間（休日）

問 8. 自転車で通勤・通学をしていない方にお聞きます。

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○)

※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 46%と最も多く、次いで「天候に左右される」が約 34%、「自転車が走り易い道路が少ない」が約 20%となっています。

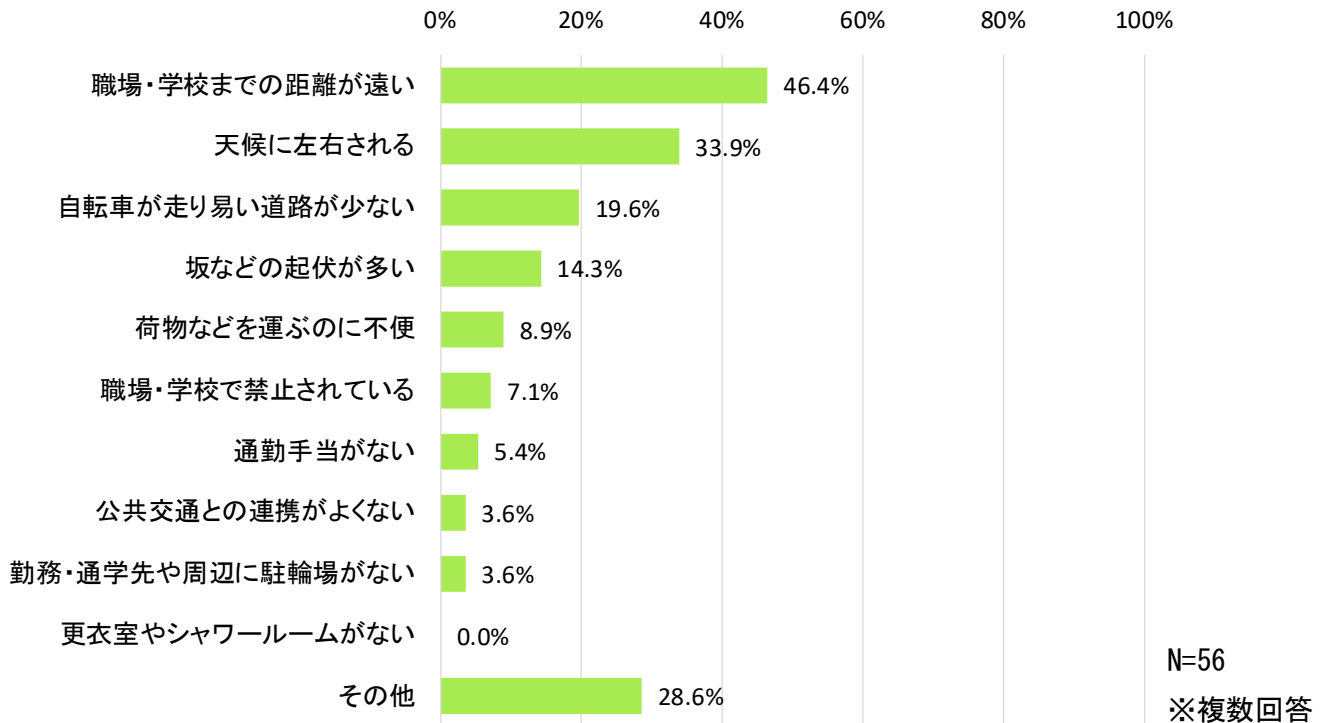


図 自転車で通勤・通学をしていない理由

	実数	割合
1 職場・学校までの距離が遠い	26	46.4%
2 天候に左右される	19	33.9%
3 自転車が走り易い道路が少ない	11	19.6%
4 坂などの起伏が多い	8	14.3%
5 荷物などを運ぶのに不便	5	8.9%
6 職場・学校で禁止されている	4	7.1%
7 通勤手当がない	3	5.4%
8 公共交通との連携がよくない	2	3.6%
9 勤務・通学先や周辺に駐輪場がない	2	3.6%
10 更衣室やシャワールームがない	0	0.0%
11 その他	16	28.6%
回答者数	56	100.0%

表 自転車で通勤・通学をしていない理由

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○）

健康への効果は、「体力・脚力向上効果」が約 64%と最も多く、次いで「ストレス解消効果」が約 24%、「脂肪燃焼効果」「生活習慣病の改善・予防効果」が、それぞれ約 22%となっています。

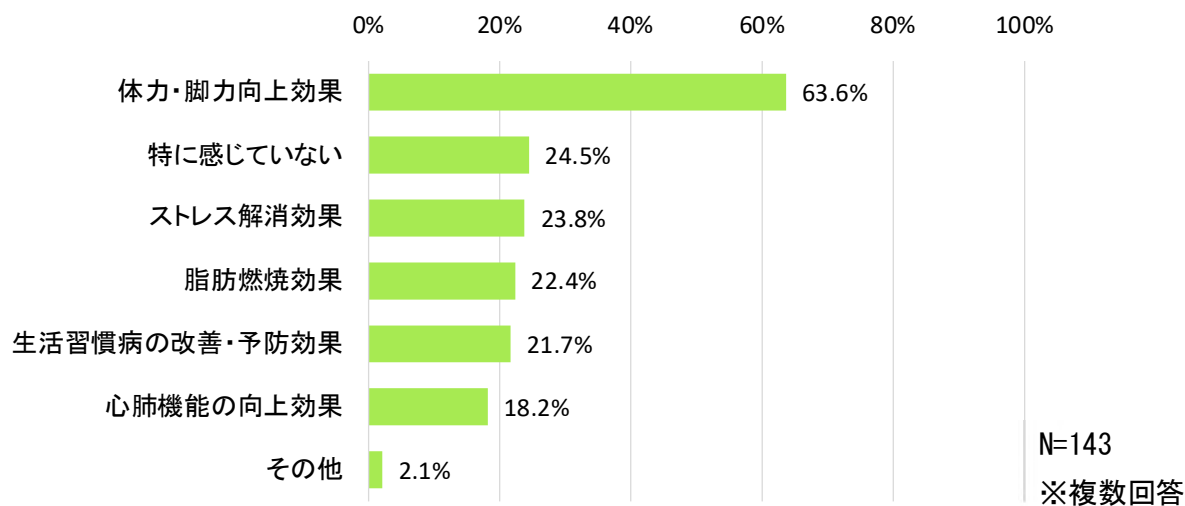


図 自転車利用の健康への効果

	実数	割合
1 体力・脚力向上効果	91	63.6%
2 特に感じていない	35	24.5%
3 ストレス解消効果	34	23.8%
4 脂肪燃焼効果	32	22.4%
5 生活習慣病の改善・予防効果	31	21.7%
6 心肺機能の向上効果	26	18.2%
7 その他	3	2.1%
回答者数	143	100.0%

表 自転車利用の健康への効果

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○)

自転車は車道通行が原則ですが、車道を通行する人は約 30%に留まっています。

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。

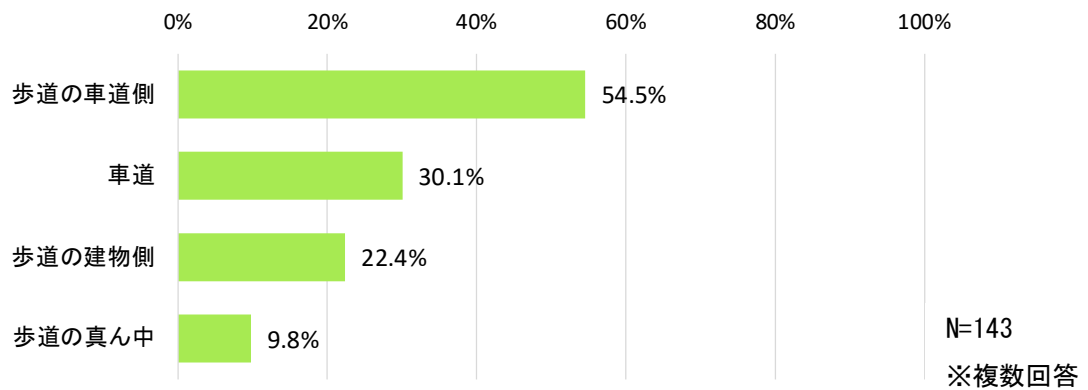


図 自転車利用時の通行位置

	実数	割合
1 歩道の車道側	78	54.5%
2 車道	43	30.1%
3 歩道の建物側	32	22.4%
4 歩道の真ん中	14	9.8%
回答者数	143	100.0%

表 自転車利用時の通行位置

問 11. その理由を教えてください。(当てはまるもの全てに○)

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。

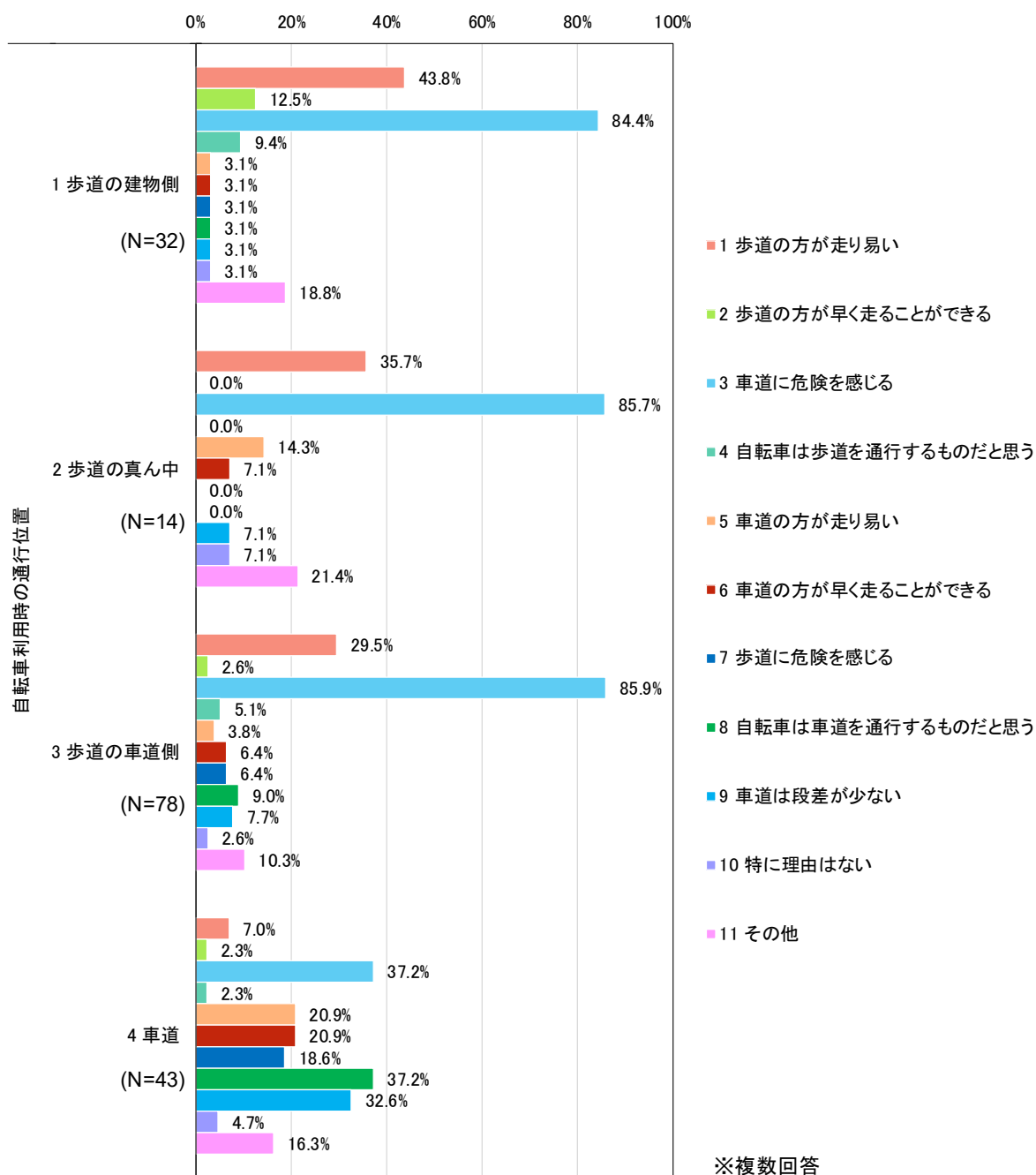


図 自転車利用時の通行位置の理由

	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	14	5	23	3
2 歩道の方が早く走ることができる	4	0	2	1
3 車道に危険を感じる	27	12	67	16
4 自転車は歩道を通行するものだと思う	3	0	4	1
5 車道の方が走り易い	1	2	3	9
6 車道の方が早く走ることができる	1	1	5	9
7 歩道に危険を感じる	1	0	5	8
8 自転車は車道を通行するものだと思う	1	0	7	16
9 車道は段差が少ない	1	1	6	14
10 特に理由はない	1	1	2	2
11 その他	6	3	8	7
回答者数	32	14	78	43

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	43.8%	35.7%	29.5%	7.0%
2 歩道の方が早く走ることができる	12.5%	0.0%	2.6%	2.3%
3 車道に危険を感じる	84.4%	85.7%	85.9%	37.2%
4 自転車は歩道を通行するものだと思う	9.4%	0.0%	5.1%	2.3%
5 車道の方が走り易い	3.1%	14.3%	3.8%	20.9%
6 車道の方が早く走ることができる	3.1%	7.1%	6.4%	20.9%
7 歩道に危険を感じる	3.1%	0.0%	6.4%	18.6%
8 自転車は車道を通行するものだと思う	3.1%	0.0%	9.0%	37.2%
9 車道は段差が少ない	3.1%	7.1%	7.7%	32.6%
10 特に理由はない	3.1%	7.1%	2.6%	4.7%
11 その他	18.8%	21.4%	10.3%	16.3%
回答者数	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

表 自転車利用時の通行位置の理由（割合）

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○）

自転車保険に加入している人は約 65%にとどまっています。約 18%の人が自転車保険のことは知っているが加入していません。

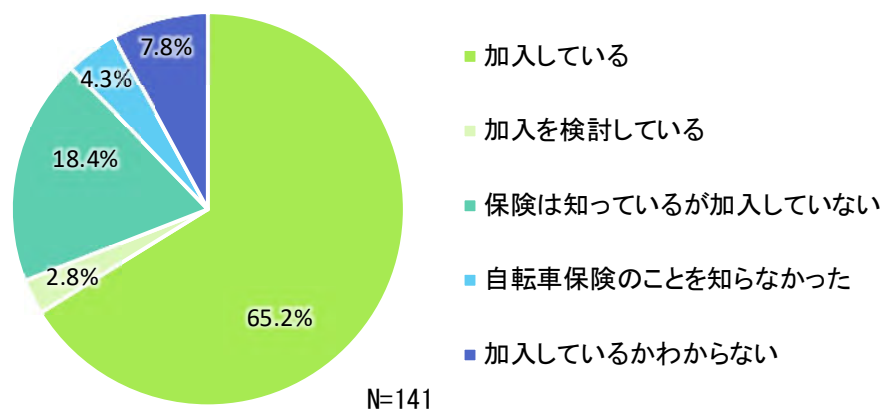


図 自転車賠償保険などの加入

	実数	割合
1 加入している	92	65.2%
2 加入を検討している	4	2.8%
3 保険は知っているが加入していない	26	18.4%
4 自転車保険のことを知らなかった	6	4.3%
5 加入しているかわからない	11	7.8%
回答者数	141	100.0%

表 自転車賠償保険などの加入

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○）

自転車の防犯登録の認知度は、約 92%と高くなっています。一方で、約 23%の人が登録していません。

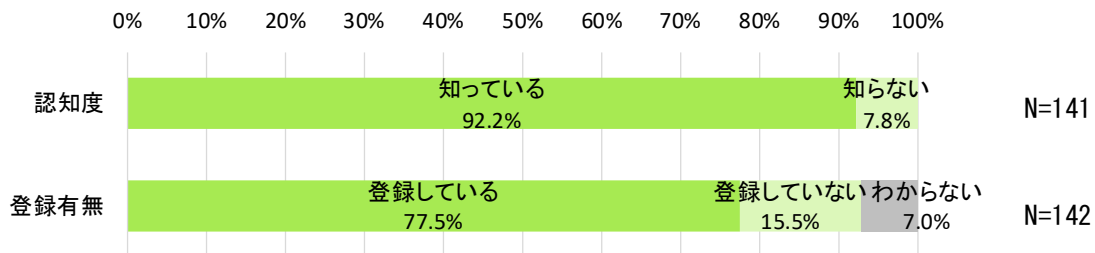


図 自転車の防犯登録制度認知度・登録有無

	実数	割合
1 知っている	130	92.2%
2 知らない	11	7.8%
回答者数	141	100.0%

表 自転車の防犯登録制度認知度

	実数	割合
1 登録している	110	77.5%
2 登録していない	22	15.5%
3 わからない	10	7.0%
回答者数	142	100.0%

表 自転車の防犯登録制度登録有無

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 78%の人が実施しています。

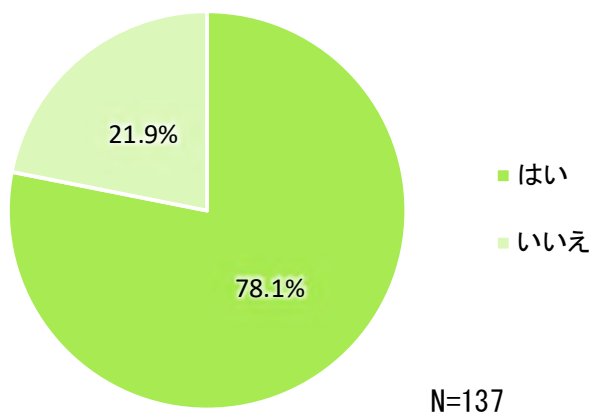


図 自転車の日常点検

	実数	割合
1 はい	107	78.1%
2 いいえ	30	21.9%
回答者数	137	100.0%

表 自転車の日常点検

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。

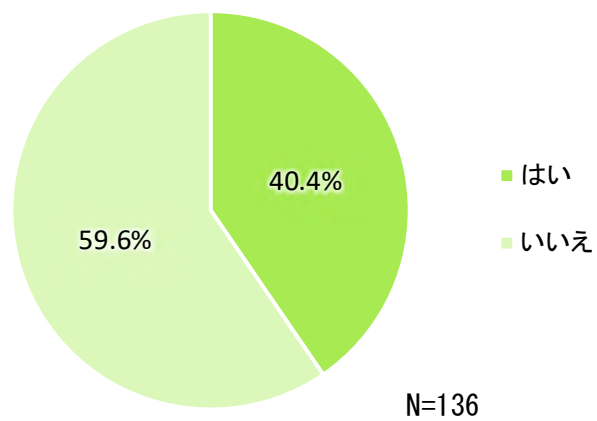


図 自転車駐輪時の二重施錠

	実数	割合
1 はい	55	40.4%
2 いいえ	81	59.6%
回答者数	136	100.0%

表 自転車駐輪時の二重施錠

③ 駐輪施設の利用について ～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施設を利用しますか？
 （当てはまるものに○）

約 87%の人が駐輪施設を利用しています。

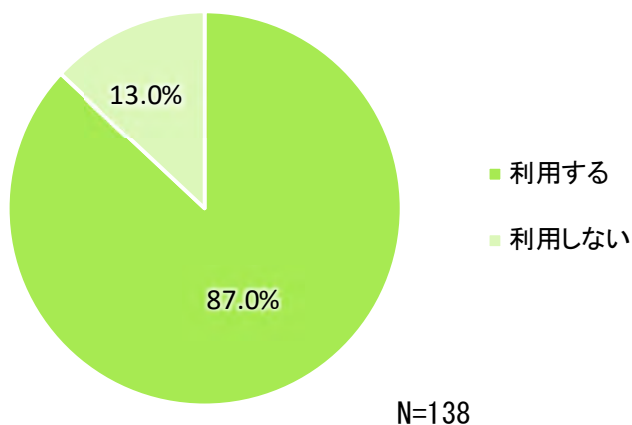


図 駐輪施設の利用

	実数	割合
1 利用する	120	87.0%
2 利用しない	18	13.0%
回答者数	138	100.0%

表 駐輪施設の利用

問 17. 問 16 で「2. 利用しない」と回答した方にお聞きします。

あなたが駐輪施設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○）

駐輪施設を利用しない理由は、「目的地またはその近辺に駐輪施設が無い」が約 67%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 17%となっています。

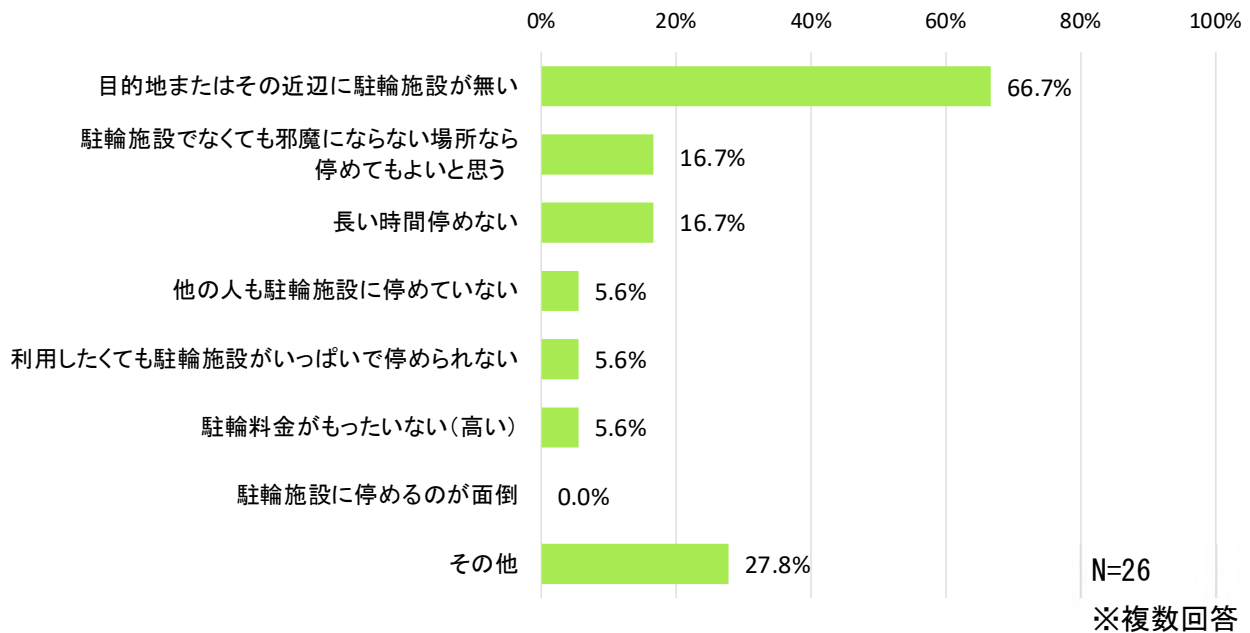


図 駐輪施設を利用しない理由

	実数	割合
1 目的地またはその近辺に駐輪施設が無い	12	66.7%
2 駐輪施設でなくても邪魔にならない場所なら停めても良いと思う	3	16.7%
3 長い時間停めない	3	16.7%
4 他の人も駐輪施設に停めていない	1	5.6%
5 利用したくても駐輪施設がいっぱいで停められない	1	5.6%
6 駐輪料金が高すぎる(高い)	1	5.6%
7 駐輪施設に停めるのが面倒	0	0.0%
8 その他	5	27.8%
回答者数	26	100.0%

表 駐輪施設を利用しない理由

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○)

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 63%と最も多く、次いで「車を利用する」が約 56%、「公共交通機関を利用する」が約 33%となっています。

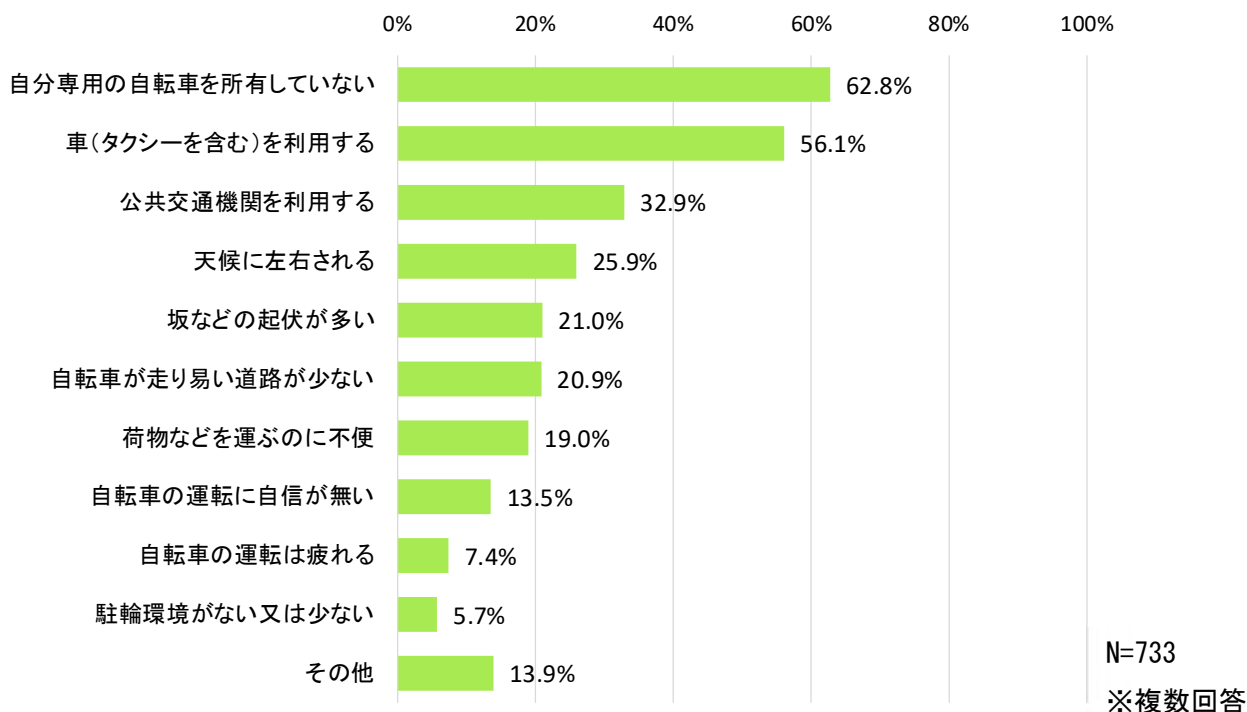


図 自転車を利用しない理由

	実数	割合
1 自分専用の自転車を所有していない	460	62.8%
2 車(タクシーを含む)を利用する	411	56.1%
3 公共交通機関を利用する	241	32.9%
4 天候に左右される	190	25.9%
5 坂などの起伏が多い	154	21.0%
6 自転車が走り易い道路が少ない	153	20.9%
7 荷物などを運ぶのに不便	139	19.0%
8 自転車の運転に自信が無い	99	13.5%
9 自転車の運転は疲れる	54	7.4%
10 駐輪環境がない又は少ない	42	5.7%
11 その他	102	13.9%
回答者数	733	100.0%

表 自転車を利用しない理由

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○)

自転車を利用するための条件は、「自転車が安全で走り易い道路が増えれば利用したい」が約 38%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 30%、「電動アシスト付き自転車があれば利用したい」が約 27%となっています。

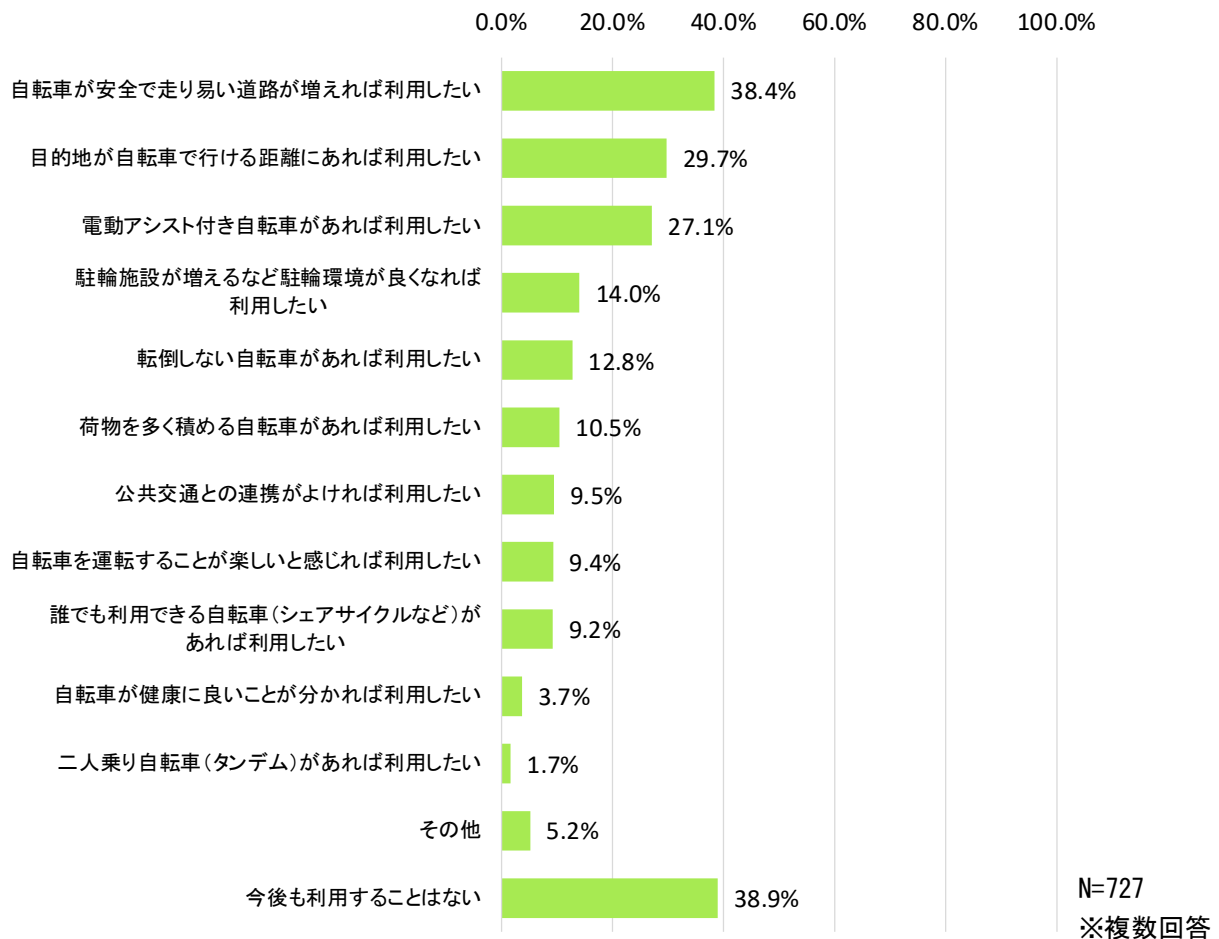


図 自転車を利用するようになる条件

	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	279	38.4%
2 目的地が自転車で行ける距離にあれば利用したい	216	29.7%
3 電動アシスト付き自転車があれば利用したい	197	27.1%
4 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	102	14.0%
5 転倒しない自転車があれば利用したい	93	12.8%
6 荷物を多く積める自転車があれば利用したい	76	10.5%
7 公共交通との連携がよければ利用したい	69	9.5%
8 自転車を運転することが楽しいと感じれば利用したい	68	9.4%
9 誰でも利用できる自転車(シェアサイクルなど)があれば利用したい	67	9.2%
10 自転車が健康に良いことが分かれば利用したい	27	3.7%
11 二人乗り自転車(タンデム)があれば利用したい	12	1.7%
12 その他	38	5.2%
13 今後も利用することはない	283	38.9%
回答者数	727	100.0%

表 自転車を利用するようになる条件

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○）

交通安全教育を受けた場所は、「小学校・中学校」が約 42%と最も多くなっています。
一方で、約 30%の人が「教育を受けたことがない」と答えています。

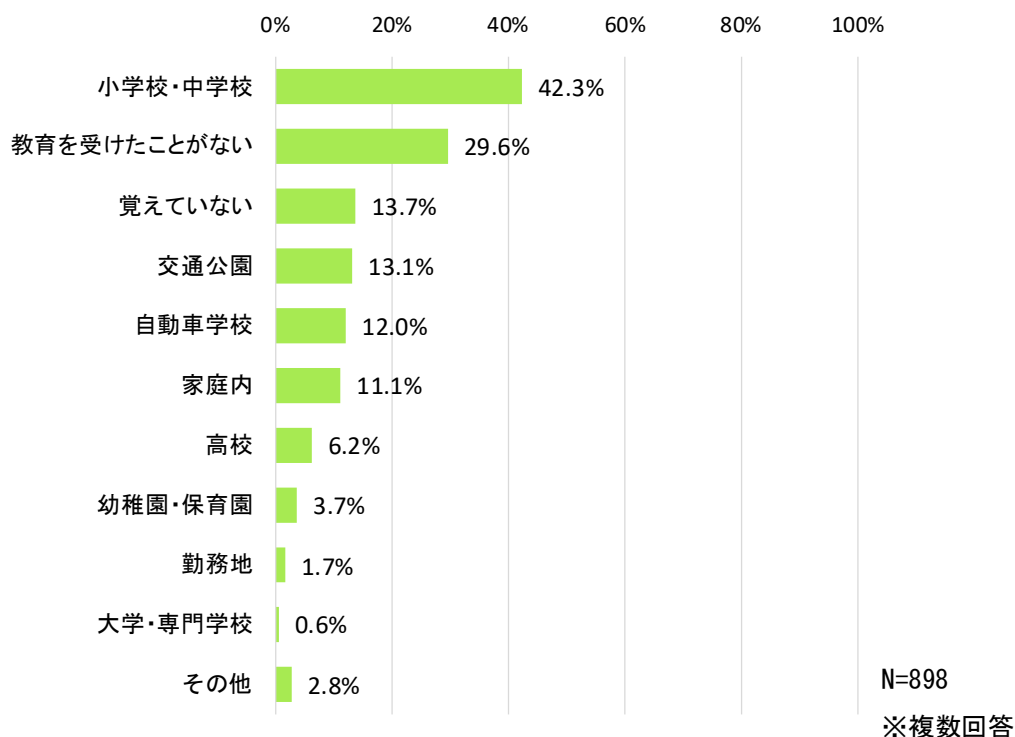


図 交通安全教育を受けた場所

	実数	割合
1 小学校・中学校	380	42.3%
2 教育を受けたことがない	266	29.6%
3 覚えていない	123	13.7%
4 交通公園	118	13.1%
5 自動車学校	108	12.0%
6 家庭内	100	11.1%
7 高校	56	6.2%
8 幼稚園・保育園	33	3.7%
9 勤務地	15	1.7%
10 大学・専門学校	5	0.6%
11 その他	25	2.8%
回答者数	898	100.0%

表 交通安全教育を受けた場所

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○）

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 89%と最も高く、次いで「高校」が約 62%となっており、学校での教育が求められています。

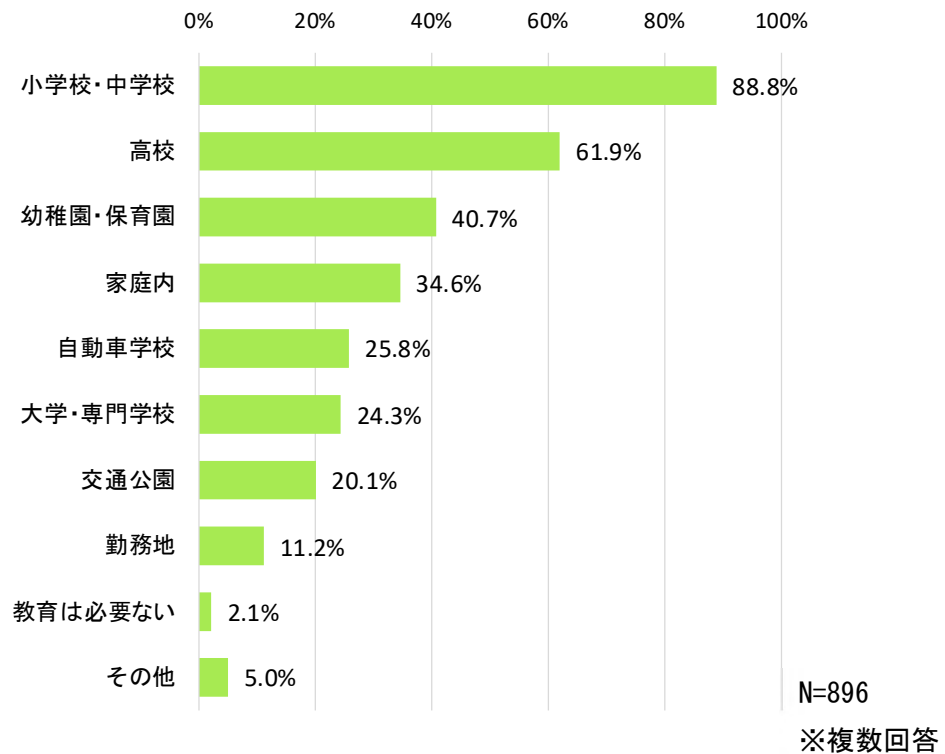


図 交通安全教育が必要であると思う場所

	実数	割合 (無回答除く)
1 小学校・中学校	796	88.8%
2 高校	555	61.9%
3 幼稚園・保育園	365	40.7%
4 家庭内	310	34.6%
5 自動車学校	231	25.8%
6 大学・専門学校	218	24.3%
7 交通公園	180	20.1%
8 勤務地	100	11.2%
9 教育は必要ない	19	2.1%
10 その他	45	5.0%
回答者数	896	100.0%

表 交通安全教育が必要であると思う場所

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○)

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、「飲酒運転をしない」が約 88%、「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 86%、「夜間はライトを点灯する」が約 82%となっています。一方、ヘルメットの着用は、約 40%となっています。

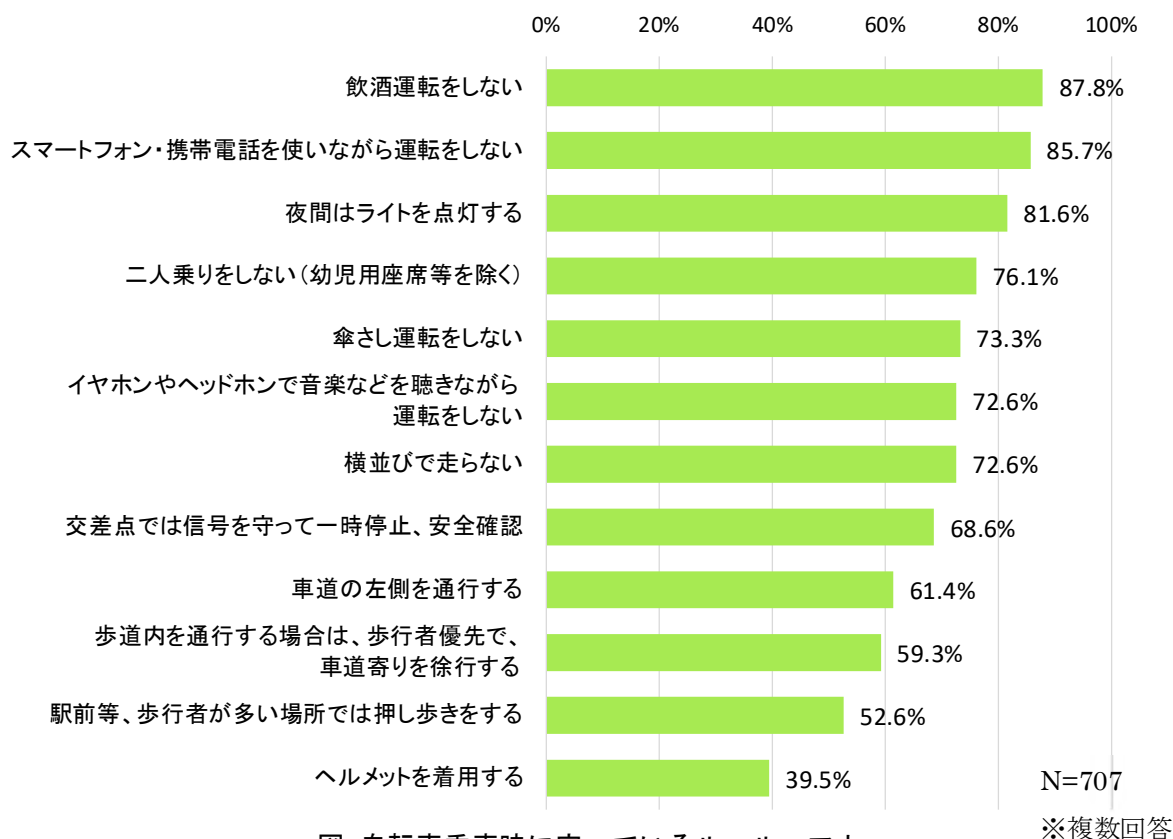


図 自転車乗車時に守っているルール・マナー

	実数	割合
1 飲酒運転をしない	621	87.8%
2 スマートフォン・携帯電話を使いながら運転をしない	606	85.7%
3 夜間はライトを点灯する	577	81.6%
4 二人乗りをしない(幼児用座席等を除く)	538	76.1%
5 傘さし運転をしない	518	73.3%
6 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	513	72.6%
7 横並びで走らない	513	72.6%
8 交差点では信号を守って一時停止、安全確認	485	68.6%
9 車道の左側を通行する	434	61.4%
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	419	59.3%
11 駅前等、歩行者が多い場所では押し歩きをする	372	52.6%
12 ヘルメットを着用する	279	39.5%
回答者数	707	100.0%

表 自転車乗車時に守っているルール・マナー

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 84%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 80%、「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 77%となっています。

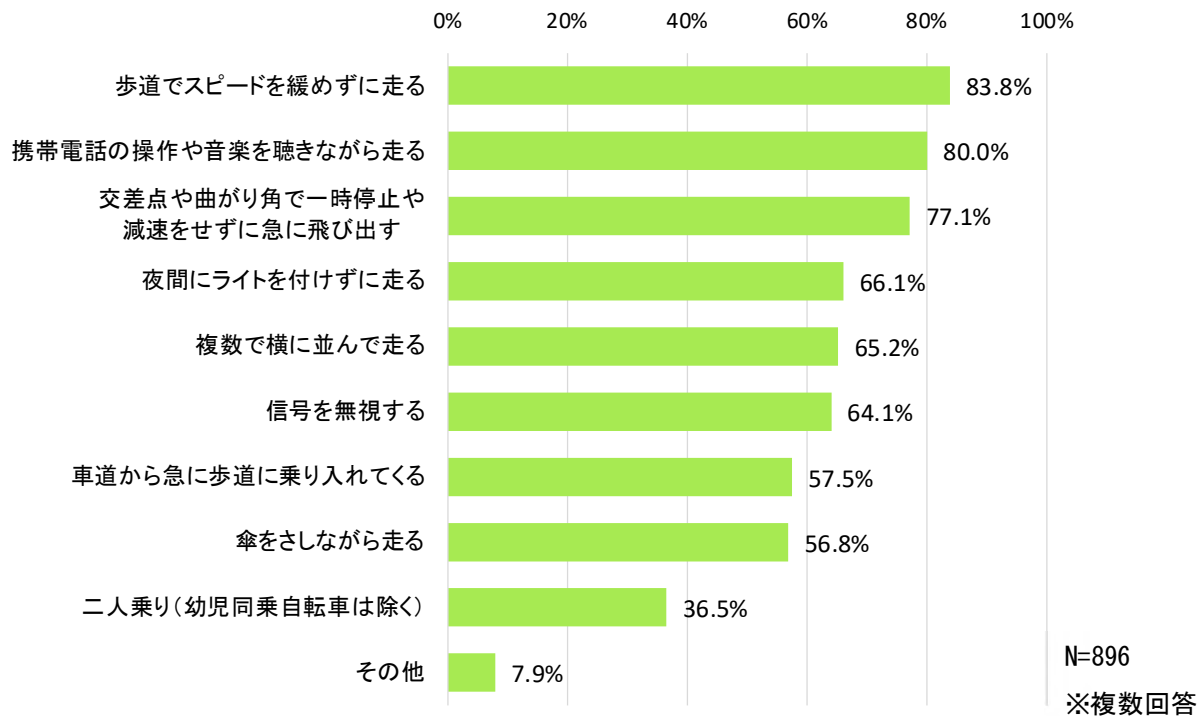


図 歩行時に危険と感じた自転車利用者の行為

	実数	割合
1 歩道でスピードを緩めずに走る	751	83.8%
2 携帯電話の操作や音楽を聴きながら走る	717	80.0%
3 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	691	77.1%
4 夜間にライトを付けずに走る	592	66.1%
5 複数で横に並んで走る	584	65.2%
6 信号を無視する	574	64.1%
7 車道から急に歩道に乗り入れてくる	515	57.5%
8 傘をさしながら走る	509	56.8%
9 二人乗り(幼児同乗自転車は除く)	327	36.5%
10 その他	71	7.9%
回答者数	896	100.0%

表 歩行時に危険と感じた自転車利用者の行為

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、「歩道から急に車道に飛び出す」が約 75%、「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」が約 74%、「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 73%となっています。

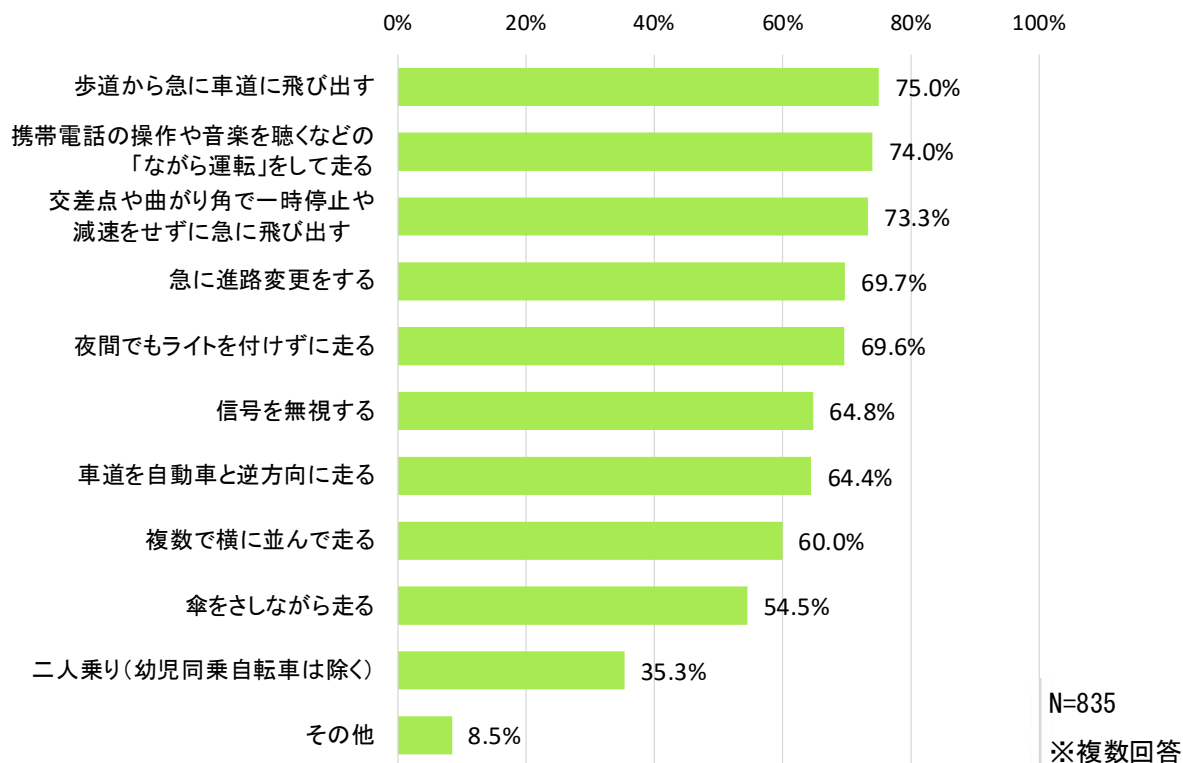


図 自動車乗車時に危険と感じた自転車利用者の行為

	実数	割合
1 歩道から急に車道に飛び出す	626	75.0%
2 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	618	74.0%
3 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	612	73.3%
4 急に進路変更をする	582	69.7%
5 夜間でもライトを付けずに走る	581	69.6%
6 信号を無視する	541	64.8%
7 車道を自動車と逆方向に走る	538	64.4%
8 複数で横に並んで走る	501	60.0%
9 傘をさしながら走る	455	54.5%
10 二人乗り(幼児同乗自転車は除く)	295	35.3%
11 その他	71	8.5%
回答者数	835	100.0%

表 自動車乗車時に危険と感じた自転車利用者の行為

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ください。（当てはまるものに○）

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、河内サイクリングセンターの利用したことがある方は、約8%、
響灘緑地サイクリングターミナルの利用したことがある方は、約26%に留まっています。

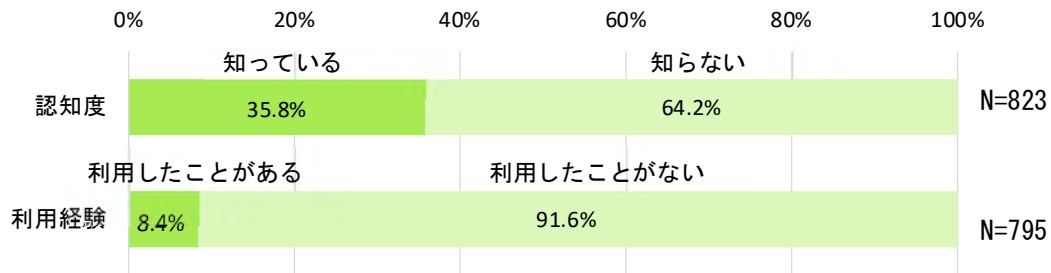


図 河内サイクリングセンターの認知度・利用経験

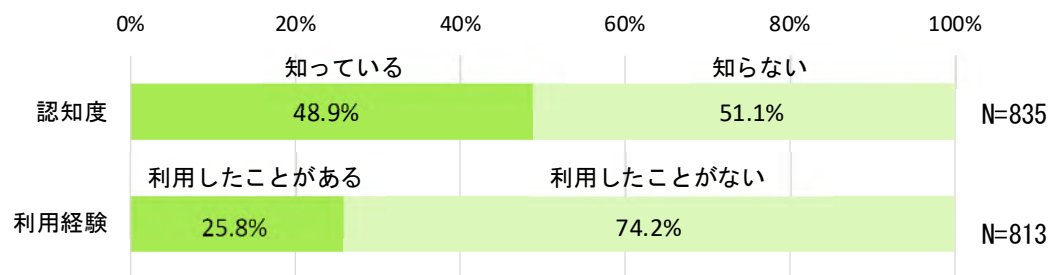


図 響灘緑地サイクリングターミナルの認知度・利用経験

<認知度>

	実数	割合
1 知っている	295	35.8%
2 知らない	528	64.2%
回答者数	823	100.0%

<利用経験>

	実数	割合
1 利用したことがある	67	8.4%
2 利用したことがない	728	91.6%
回答者数	795	100.0%

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	408	48.9%
2 知らない	427	51.1%
回答者数	835	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	210	25.8%
2 利用したことがない	603	74.2%
回答者数	813	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

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63%と最も多く、次いで「飲食」が39%、「買い物」が約36%となっています。

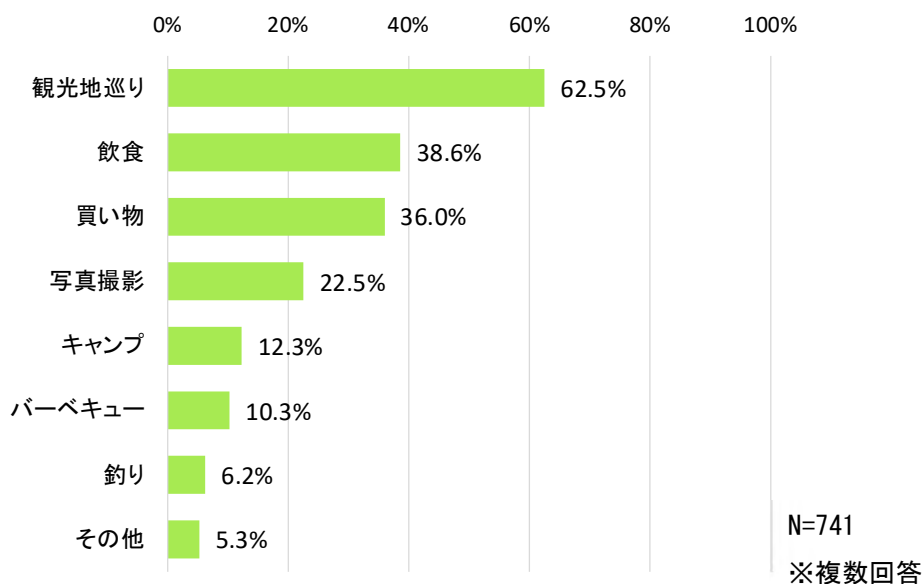


図 サイクリング時に併せて楽しみたいこと

	実数	割合
1 観光地巡り	463	62.5%
2 飲食	286	38.6%
3 買い物	267	36.0%
4 写真撮影	167	22.5%
5 キャンプ	91	12.3%
6 バーベキュー	76	10.3%
7 釣り	46	6.2%
8 その他	39	5.3%
回答者数	741	100.0%

表 サイクリング時に併せて楽しみたいこと

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○）

休憩施設に欲しい設備は、「トイレ」が約90%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。

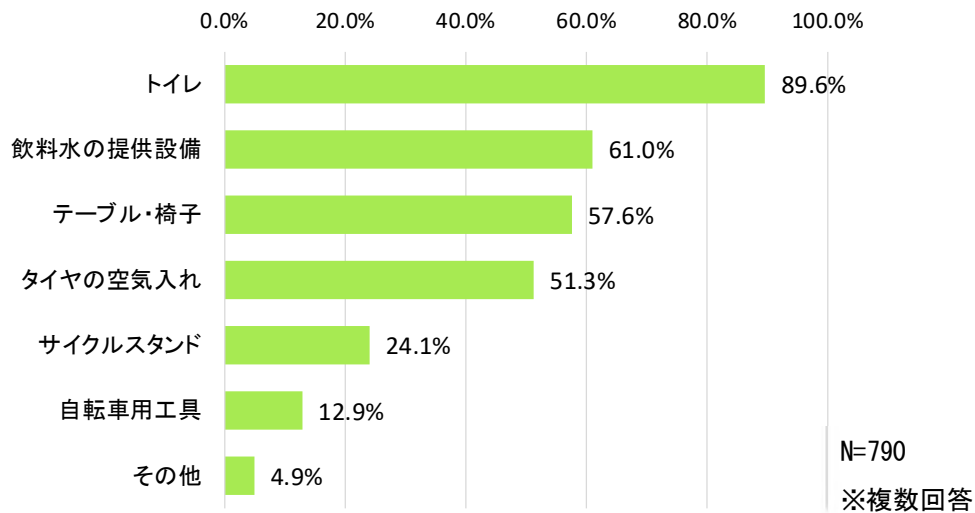


図 サイクリング休憩時にほしい設備

	実数	割合
1 トイレ	708	89.6%
2 飲料水の提供設備	482	61.0%
3 テーブル・椅子	455	57.6%
4 タイヤの空気入れ	405	51.3%
5 サycleスタンド	190	24.1%
6 自転車用工具	102	12.9%
7 その他	39	4.9%
回答者数	790	100.0%

表 サイクリング休憩時にほしい設備

⑦ 自転車の共同利用について

問 28. 北九州市には、小倉都心部や小倉南区モノレール沿線に「ミクチャリ」というシェアサイクルサービスがあります。こうしたシェア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○）

シェアサイクルサービスへの関心度については、「利用してみたい」が約 41%となっています。

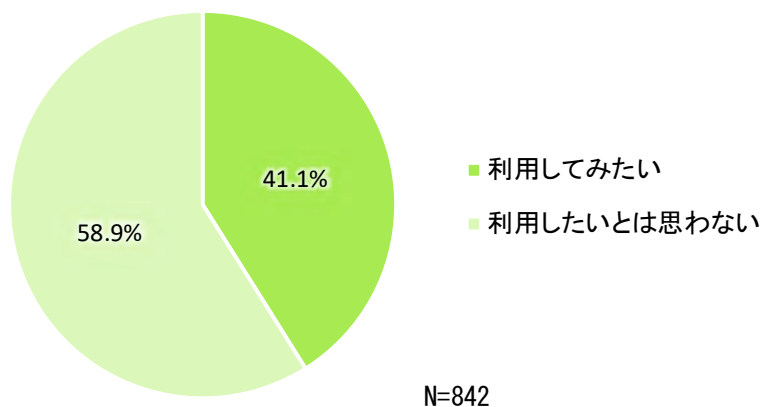


図 シェアサイクルサービスの関心度

	実数	割合
1 利用してみたい	346	41.1%
2 利用したいとは思わない	496	58.9%
回答者数	842	100.0%

表 シェアサイクルサービスの関心度

問 29. 問 28 で「1. 利用したい」と回答した方にお聞きします。

あなたはシェアサイクルサービス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○)

シェアサイクルサービスを利用したい人の利用目的は、「買物・食事など」が約 64%、「観光・レジャー」が約 60%と高くなっています。

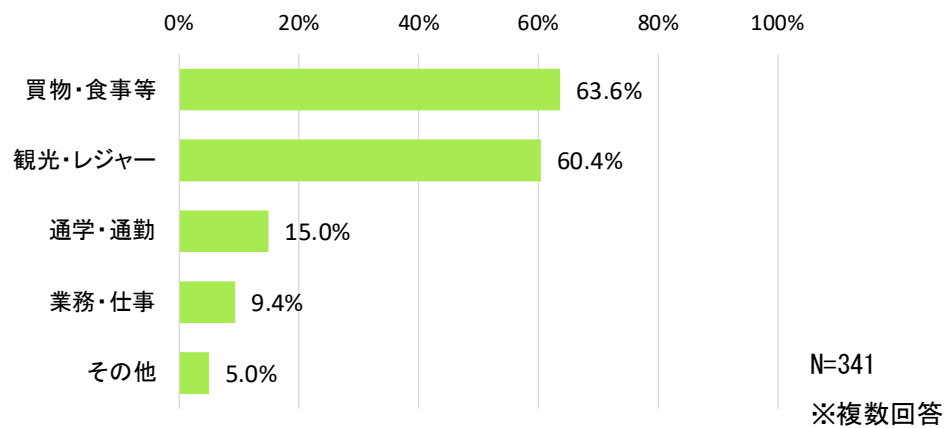


図 シェアサイクルサービスの利用目的

	実数	割合
1 買物・食事等	217	63.6%
2 観光・レジャー	206	60.4%
3 通学・通勤	51	15.0%
4 業務・仕事	32	9.4%
5 その他	17	5.0%
回答者数	341	100.0%

表 シェアサイクルサービスの利用目的

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72%と最も高く、「自転車利用のルールやマナーの啓発」が約52%、「学校における交通安全教育の促進」が約43%、「駐輪施設の整備」が約42%となっています。

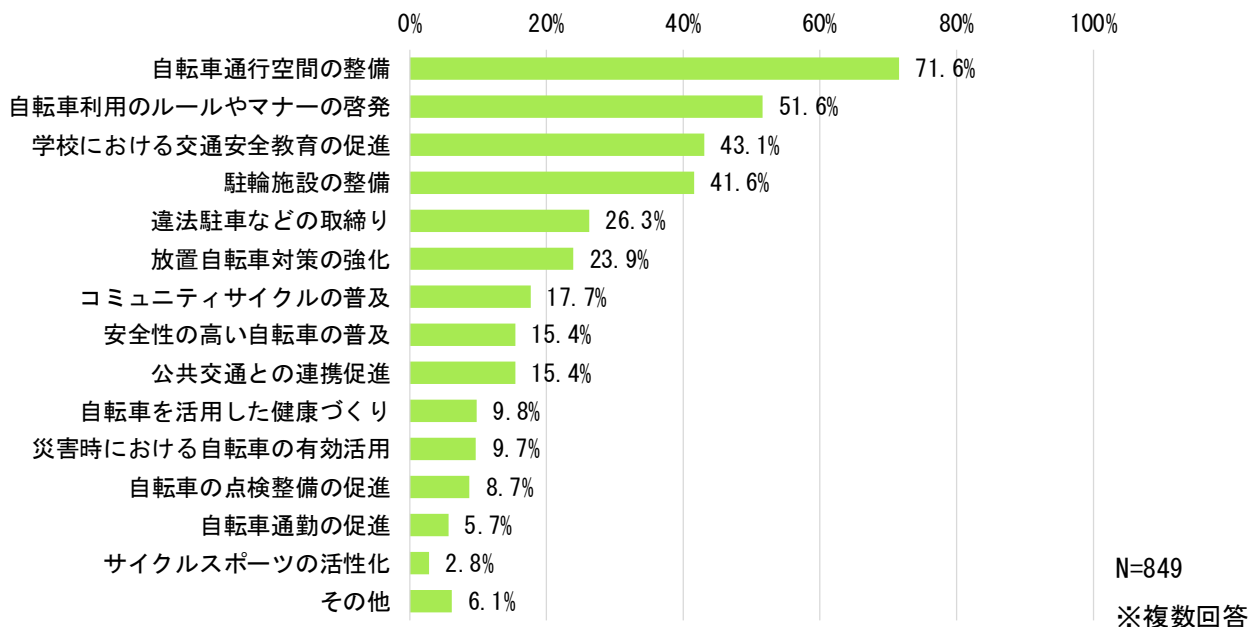


図 自転車利用を促進するための施策

	実数	割合
1 自転車通行空間の整備	608	71.6%
2 自転車利用のルールやマナーの啓発	438	51.6%
3 学校における交通安全教育の促進	366	43.1%
4 駐輪施設の整備	353	41.6%
5 違法駐車などの取締り	223	26.3%
6 放置自転車対策の強化	203	23.9%
7 コミュニティサイクルの普及	150	17.7%
8 安全性の高い自転車の普及	131	15.4%
9 公共交通との連携促進	131	15.4%
10 自転車を活用した健康づくり	83	9.8%
11 災害時における自転車の有効活用	82	9.7%
12 自転車の点検整備の促進	74	8.7%
13 自転車通勤の促進	48	5.7%
14 サイクルスポーツの活性化	24	2.8%
15 その他	52	6.1%
回答者数	849	100.0%

表 自転車利用を促進するための施策

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○)

自転車のまちづくりに関する満足度は、最高値の「駐輪施設の利用しやすさ」でも 4.0 点（10 点満点）にとどまり、他項目はすべて 4 点未満となるなど、総じて低い水準にあります。



図 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	3.8
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	3.5
④自転車通行空間の幅	3.4
⑤自転車通行空間の管理状態	3.6
⑥駐輪施設の利用しやすさ	4.0
⑦自転車と公共交通との連携	3.8
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	3.7
⑩自転車に関するイベントの開催状況	3.6

表 自転車施策の満足度平均

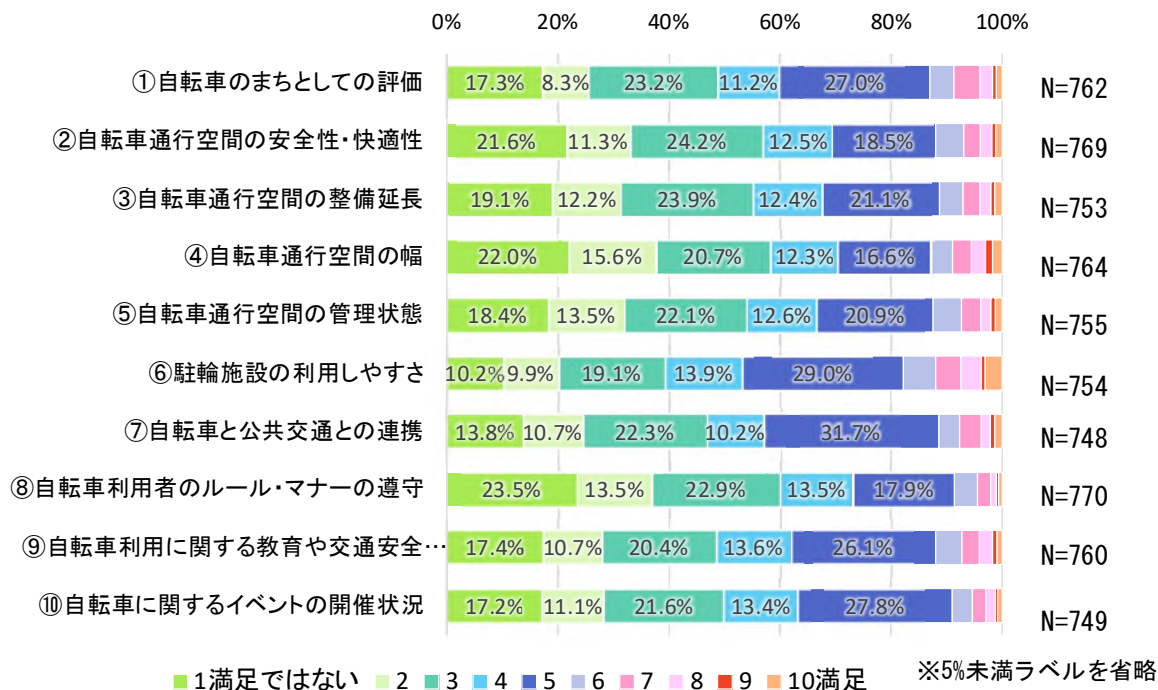


図 自転車施策の満足度

	1 (満足 ではない)	2	3	4	5	6	7	8	9	10 (満足)	計
①自転車のまちとしての評価	17.3%	8.3%	23.2%	11.2%	27.0%	4.3%	4.7%	2.2%	0.7%	1.0%	100.0%
②自転車通行空間の安全性・快適性	21.6%	11.3%	24.2%	12.5%	18.5%	5.1%	3.0%	2.1%	0.7%	1.2%	100.0%
③自転車通行空間の整備延長	19.1%	12.2%	23.9%	12.4%	21.1%	4.2%	3.1%	2.0%	0.7%	1.3%	100.0%
④自転車通行空間の幅	22.0%	15.6%	20.7%	12.3%	16.6%	3.9%	3.4%	2.5%	1.3%	1.7%	100.0%
⑤自転車通行空間の管理状態	18.4%	13.5%	22.1%	12.6%	20.9%	5.2%	3.4%	1.9%	0.8%	1.2%	100.0%
⑥駐輪施設の利用しやすさ	10.2%	9.9%	19.1%	13.9%	29.0%	5.8%	4.5%	3.7%	0.7%	3.1%	100.0%
⑦自転車と公共交通との連携	13.8%	10.7%	22.3%	10.2%	31.7%	3.7%	3.9%	1.6%	0.8%	1.3%	100.0%
⑧自転車利用者のルール・マナーの遵守	23.5%	13.5%	22.9%	13.5%	17.9%	4.3%	2.3%	1.0%	0.4%	0.6%	100.0%
⑨自転車利用に関する教育や交通安全活動	17.4%	10.7%	20.4%	13.6%	26.1%	4.7%	3.2%	2.4%	0.8%	0.9%	100.0%
⑩自転車に関するイベントの開催状況	17.2%	11.1%	21.6%	13.4%	27.8%	3.6%	2.4%	1.7%	0.4%	0.8%	100.0%

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	132	63	177	85	206	33	36	17	5	8	762
②自転車通行空間の安全性・快適性	166	87	186	96	142	39	23	16	5	9	769
③自転車通行空間の整備延長	144	92	180	93	159	32	23	15	5	10	753
④自転車通行空間の幅	168	119	158	94	127	30	26	19	10	13	764
⑤自転車通行空間の管理状態	139	102	167	95	158	39	26	14	6	9	755
⑥駐輪施設の利用しやすさ	77	75	144	105	219	44	34	28	5	23	754
⑦自転車と公共交通との連携	103	80	167	76	237	28	29	12	6	10	748
⑧自転車利用者のルール・マナーの遵守	181	104	176	104	138	33	18	8	3	5	770
⑨自転車利用に関する教育や交通安全活動	132	81	155	103	198	36	24	18	6	7	760
⑩自転車に関するイベントの開催状況	129	83	162	100	208	27	18	13	3	6	749

表 自転車施策の満足度 割合