資料６

（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の成果と課題

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 41

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……42
施策２　利用しやすい駐輪環境の形成……49
施策３　放置自転車対策の推進……50
施策４　シェアサイクル事業の推進……52
施策５　情報通信技術活用の推進……53
施策６　サイクル＆ライドの促進……54
施策７　自転車利用の促進に関する情報発信の充実……55

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】……56
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……56
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……64

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……65
施策１４　自転車貸出し施設の活用……66
施策１５　身近な移動手段としての自転車利用の促進……67

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……69
施策１７　シェアサイクル事業の推進【再掲】……71

６． 計画の推進

６.１ 指標……72
６.２ 計画の推進と進捗管理 ……73

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、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。

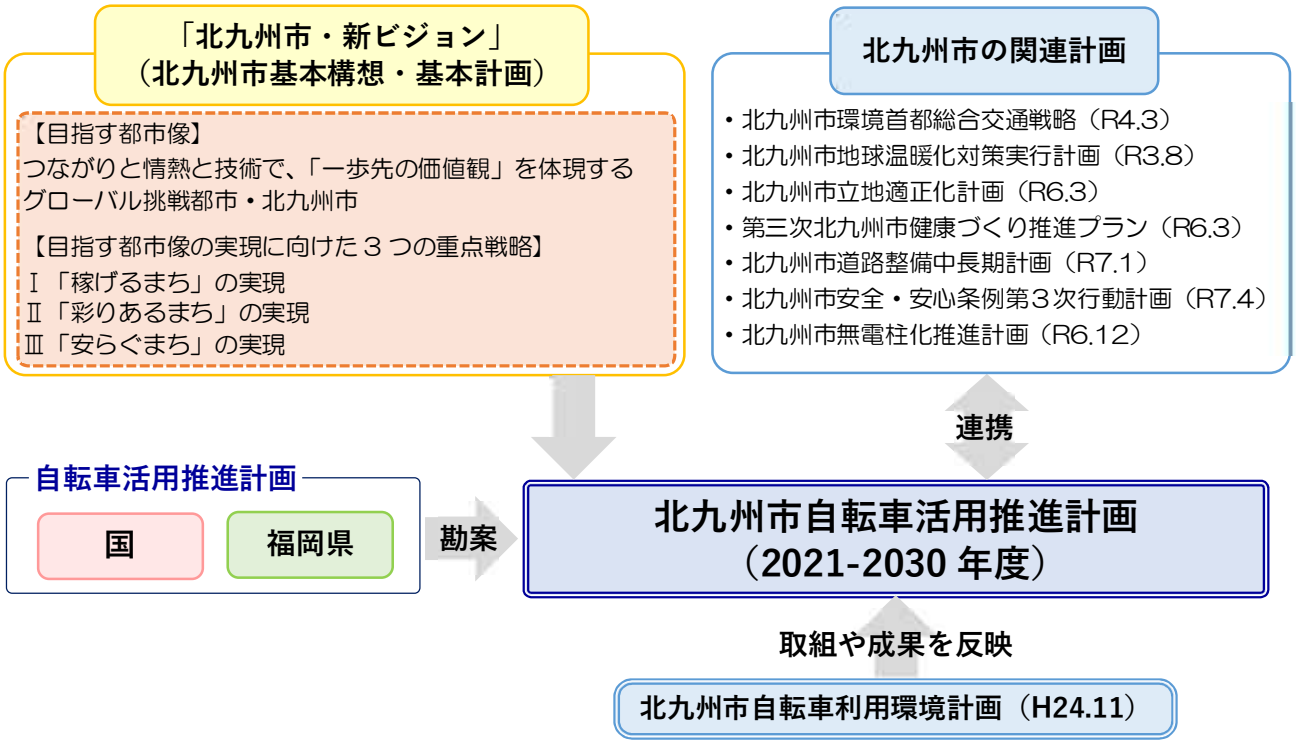


図　北九州市自転車活用推進計画の位置付け

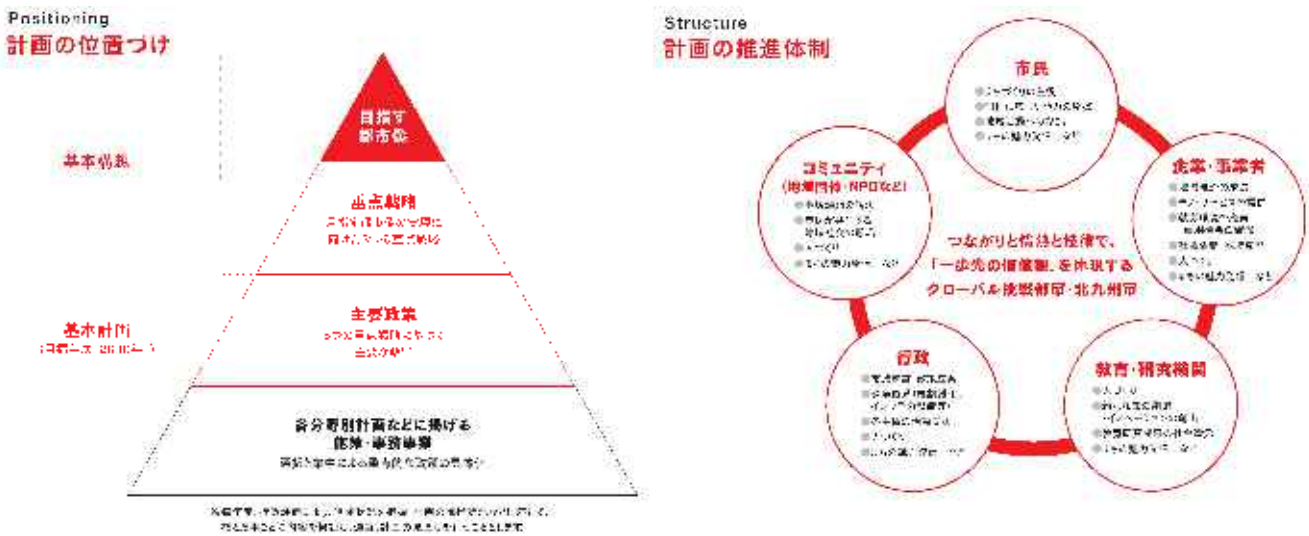
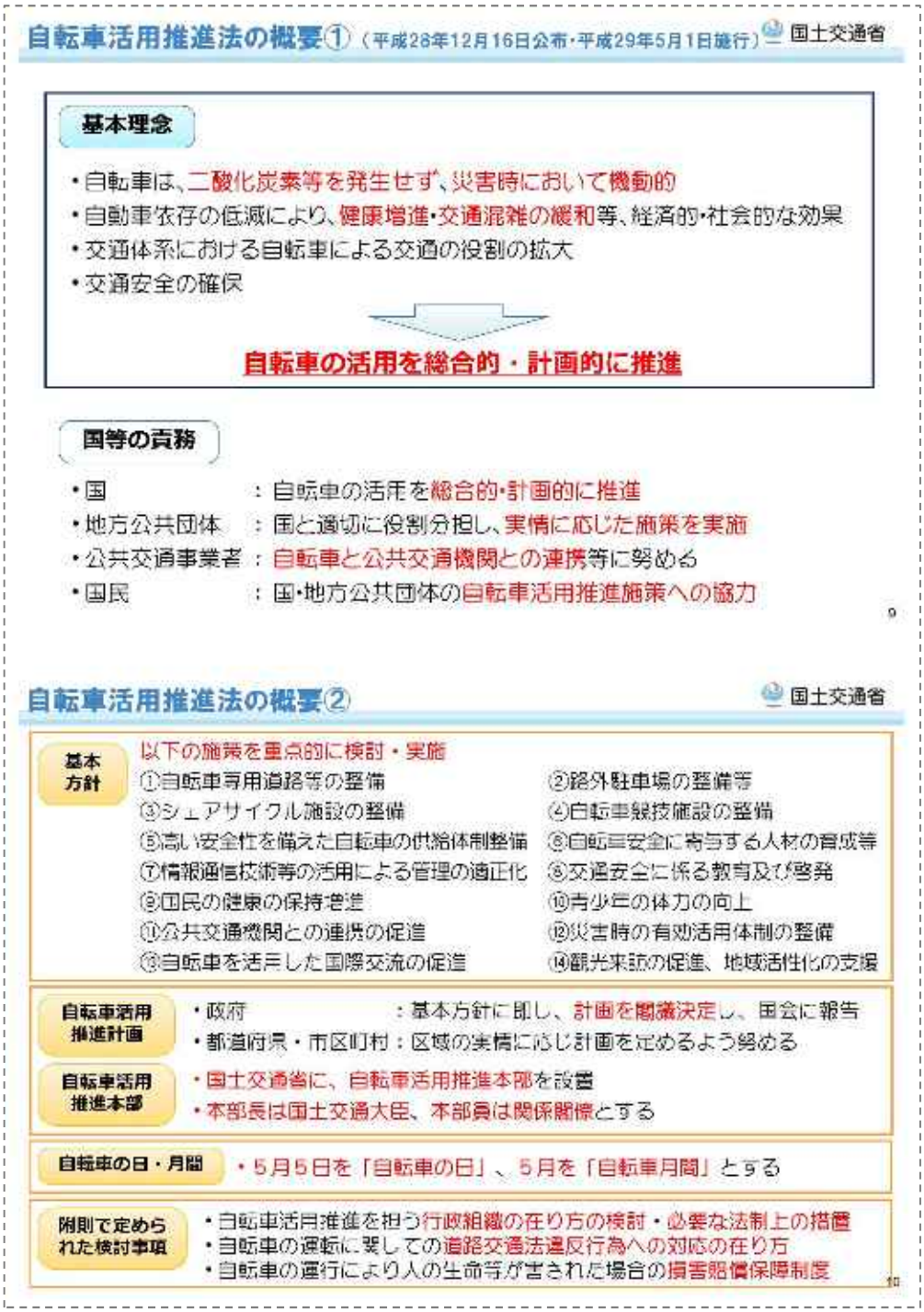


図　北九州市・新ビジョン（北九州市基本構想・基本計画）　　資料：北九州市政策局

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。



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。



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。





資料：福岡県_第２次福岡県自転車活用推進計画（R4.3）

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。

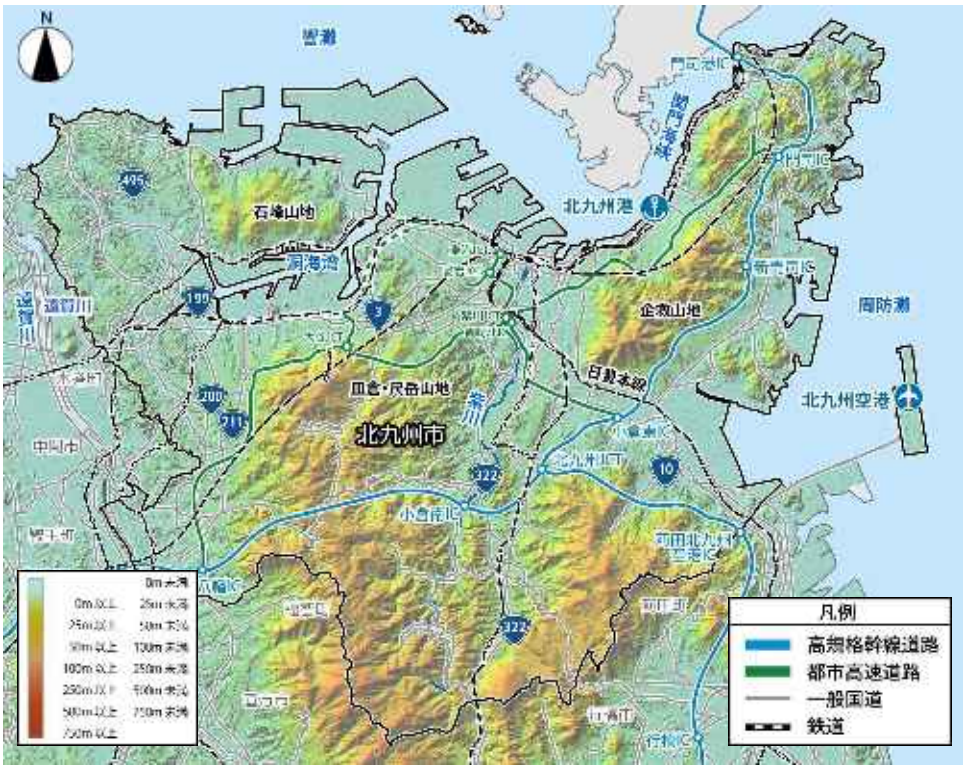


図　北九州市の地形

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。

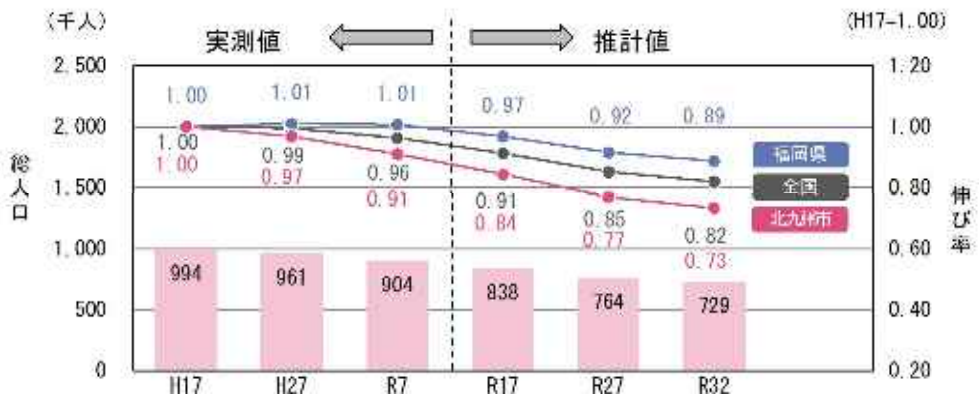


図　北九州市の人口推移

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。

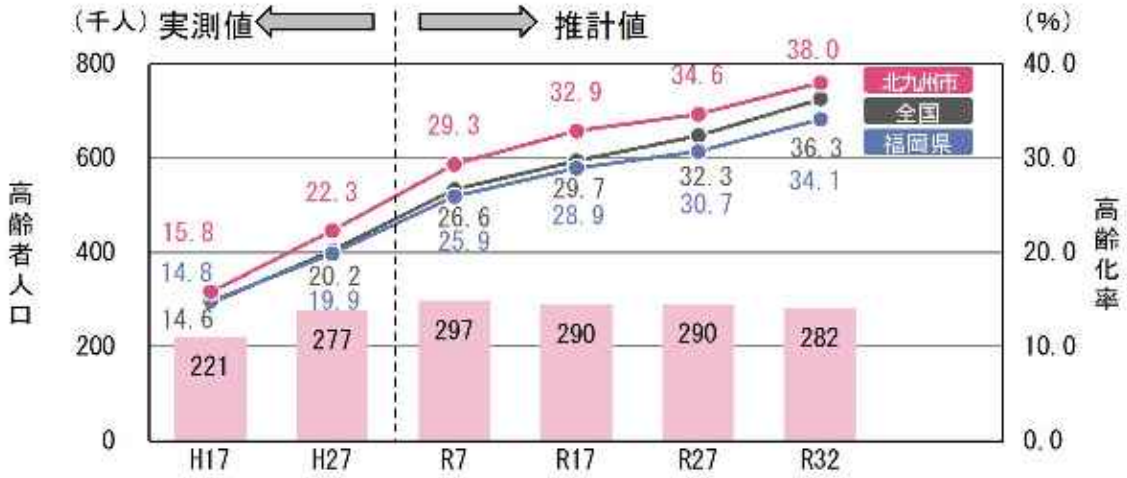


図　北九州市の高齢者人口推移

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。

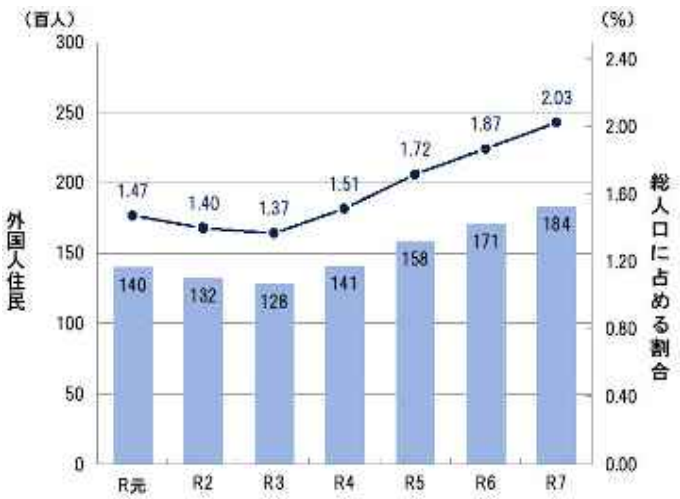


図　北九州市に常住する外国人住民の推移

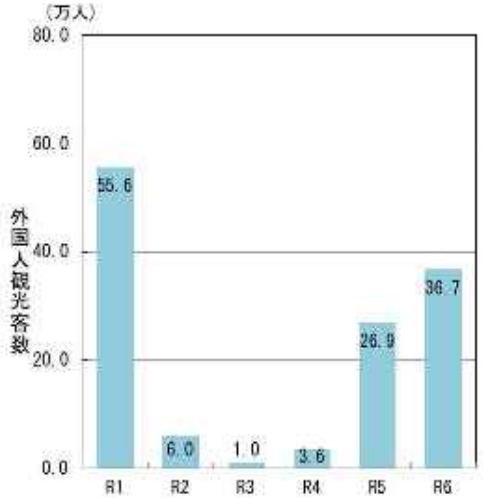


図　北九州市に来訪する外国人観光客数の推移

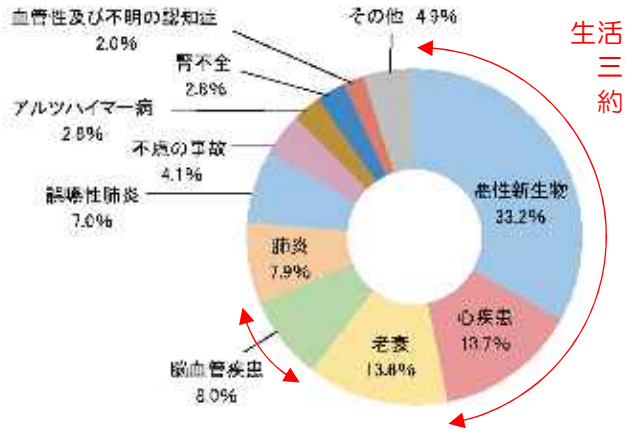
資料：住民基本台帳月報（各年 10 月末日時点）、北九州市観光動態調査

（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。



＜生活習慣病の予防法＞

○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
○禁酒、節酒
○十分な睡眠　　など

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。

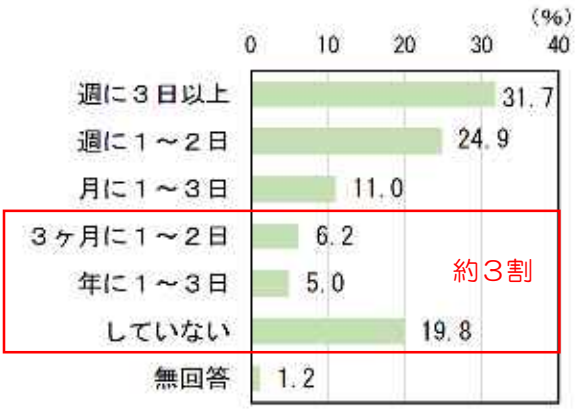


図　１年間に行った運動・スポーツの頻度

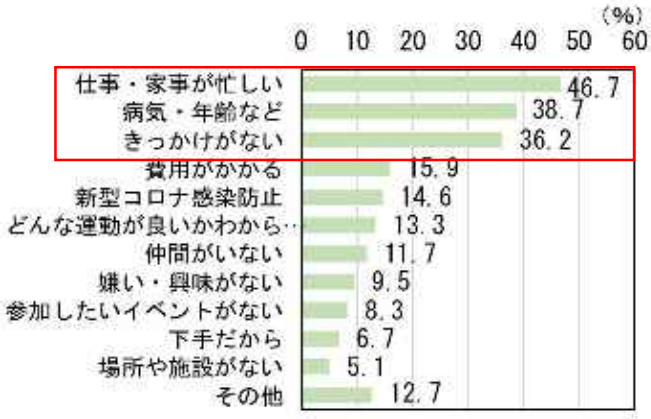


図　運動・スポーツをしない理由（複数回答）

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。

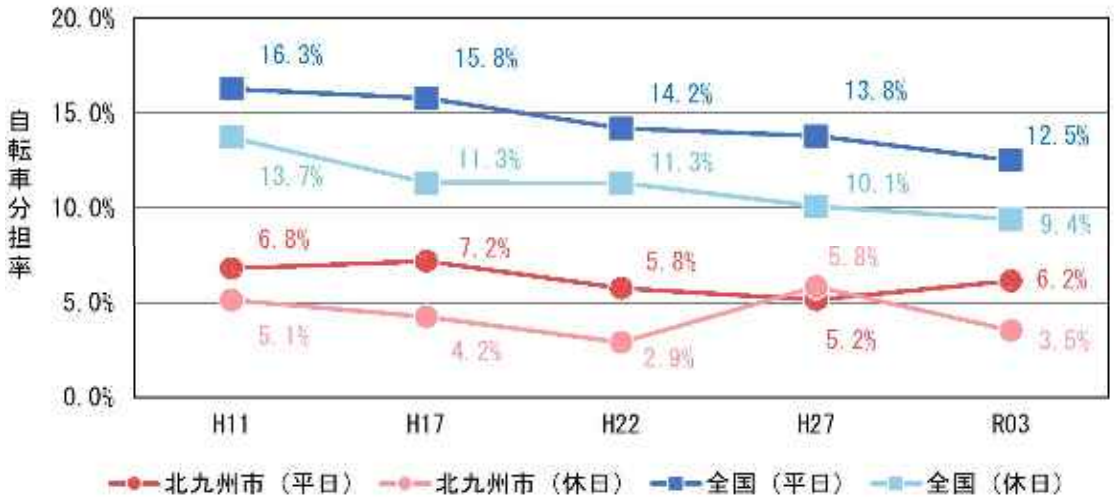


図　自転車分担率の推移

資料：全国都市交通特性調査（R3）

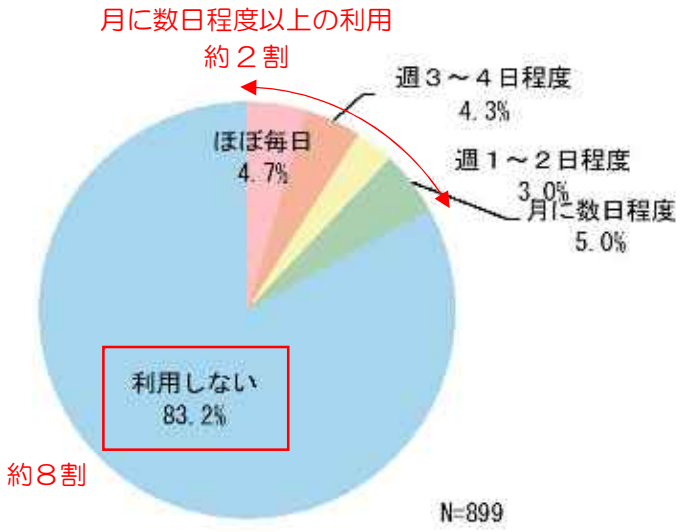


図　自転車の利用頻度

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。

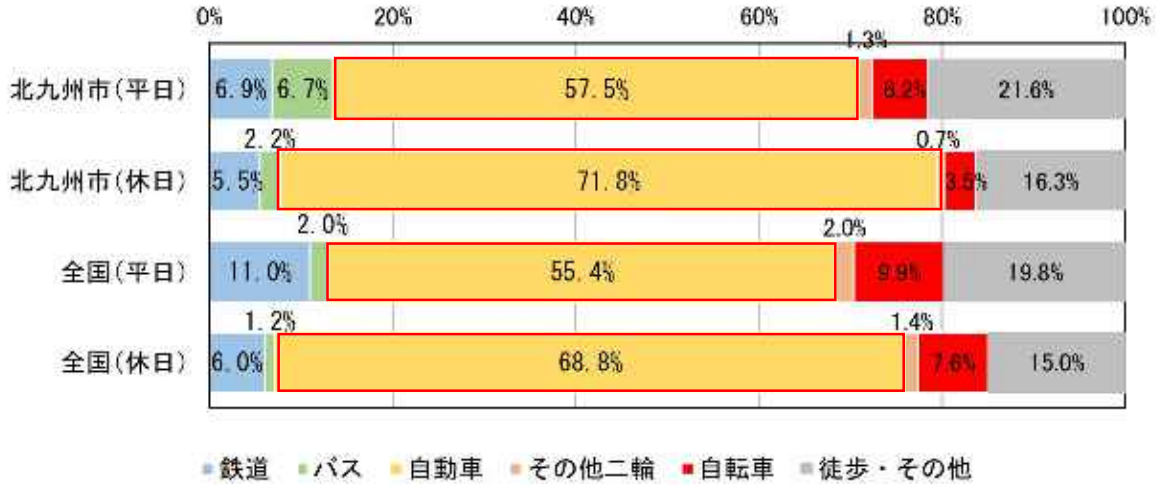


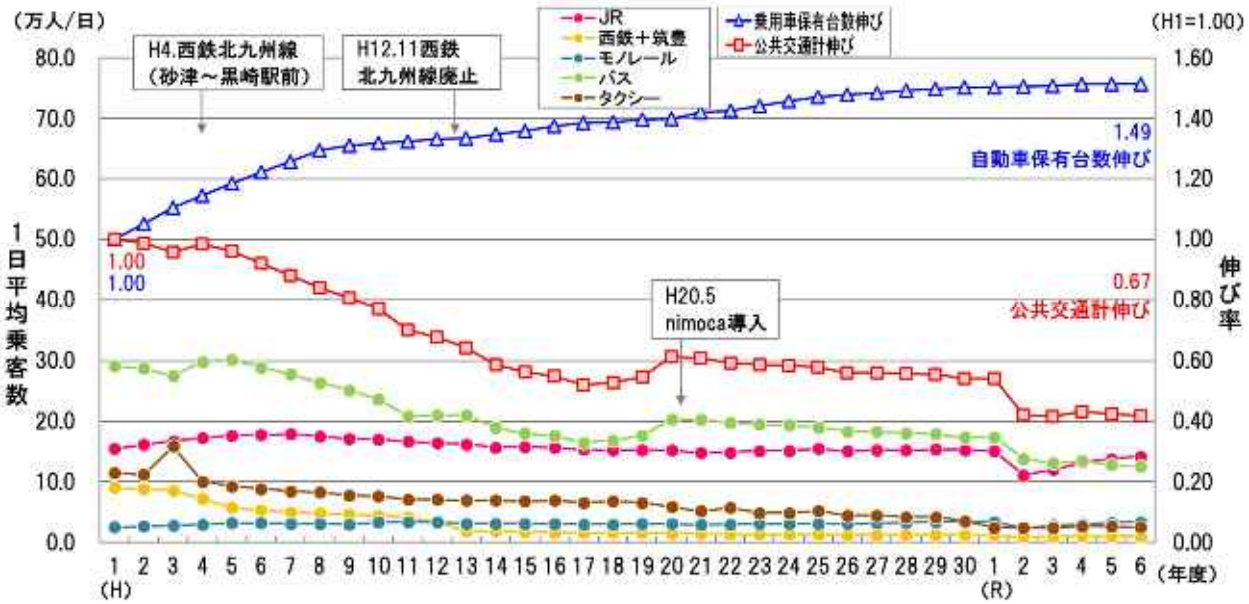
図　代表交通手段分担率の都市別比較

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。



●JR は、北九州市内の JR 乗客数の合計（新幹線小倉駅含む）
●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。

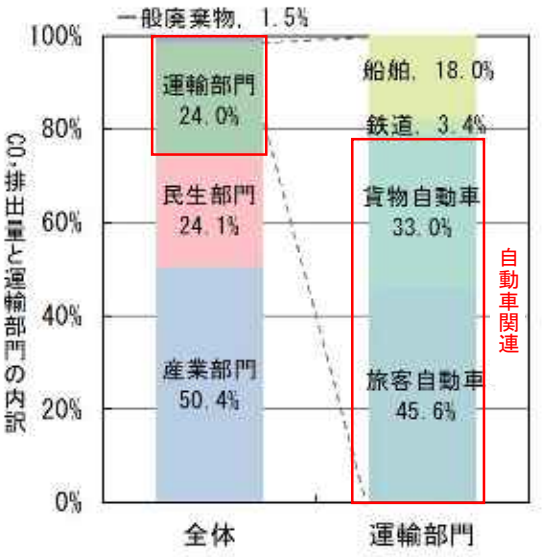


図　北九州市の CO_2 排出量の内訳

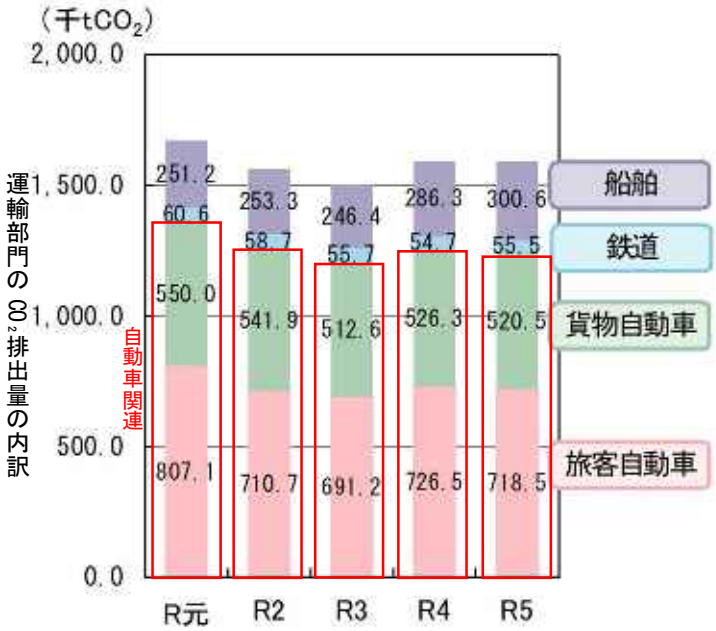


図　北九州市の運輸部門における CO_2 排出量

資料：環境省_部門別 CO_2 排出量の現況推計（R5.3）

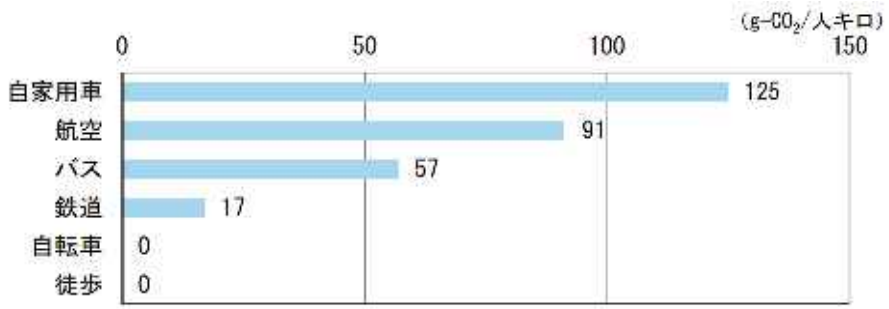


図　１人を１km 運ぶのに排出される CO_2

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（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。