

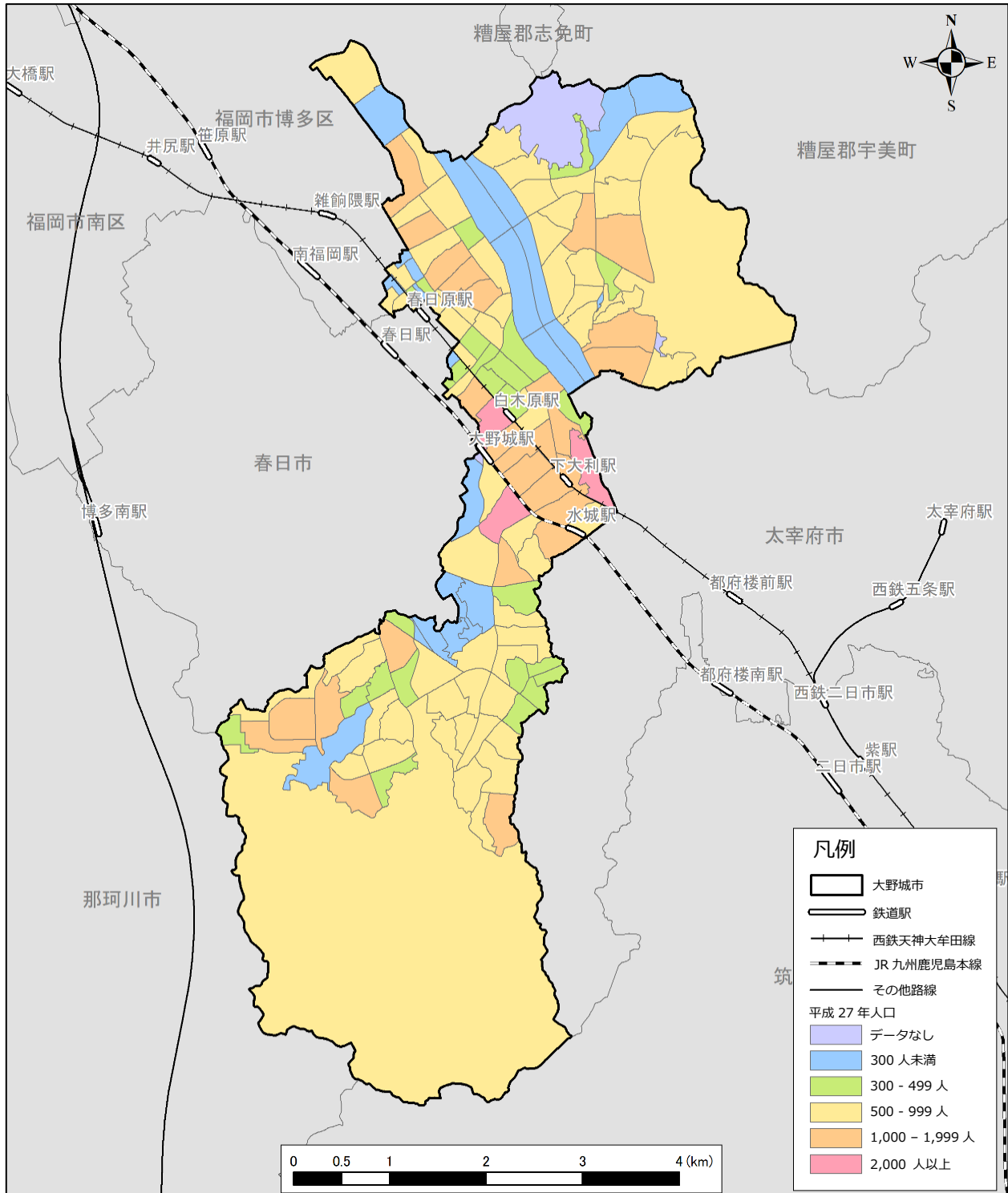
# 第 2 章

自転車利用の現状と課題

## 2-1 大野城市の地域特性

### (1) 人口特性

市内には、人口500人以上の地域が広く分布しています。特に、市中心部の鉄道駅周辺は、人口1,000人以上の地域が占めています。



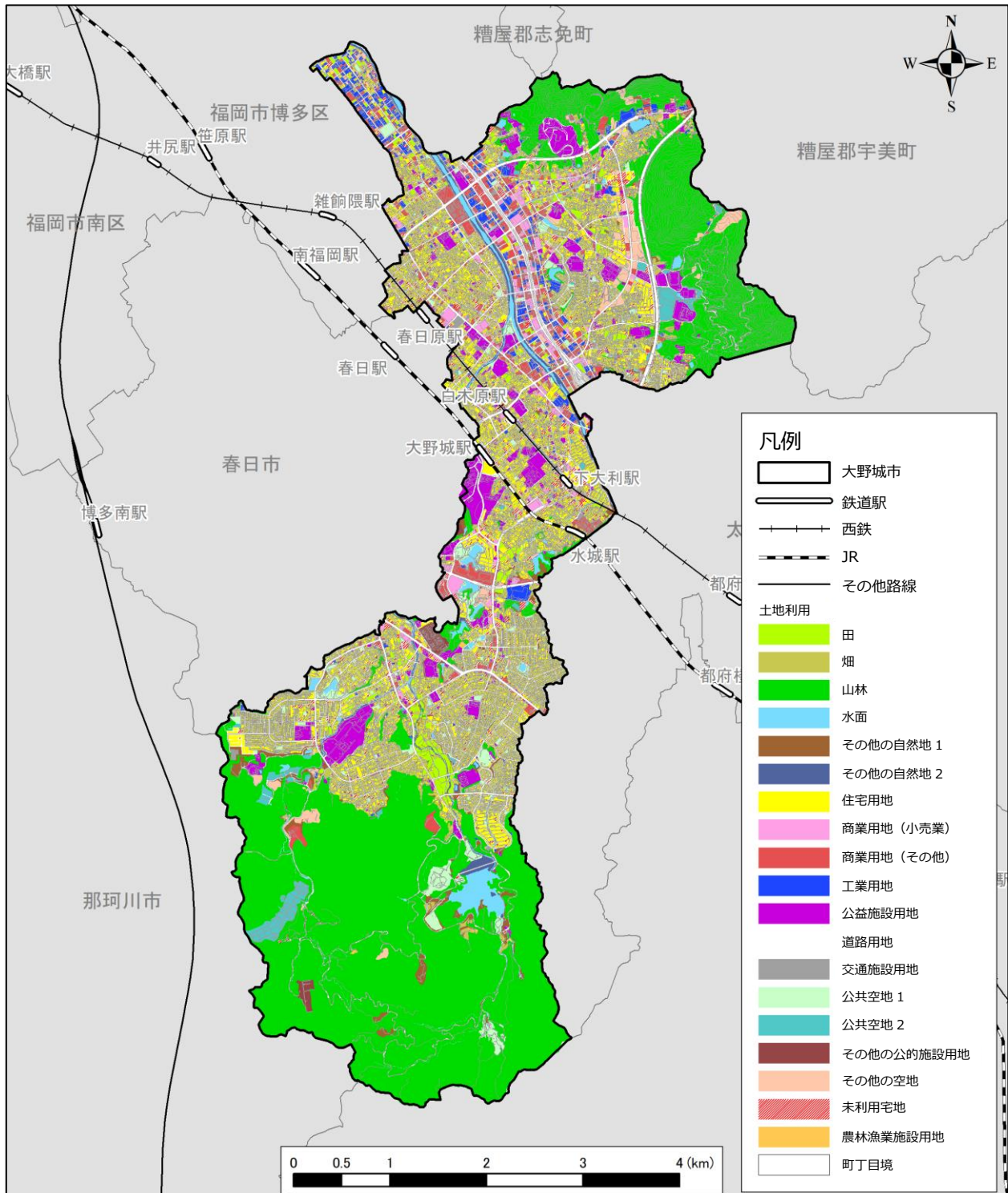
出典：国勢調査（平成27年）

図2-1 人口の分布

## (2) 地域特性

### ① 土地利用

市中心部に立地する西鉄天神大牟田線（以下「西鉄」という。）及びJR九州鹿児島本線（以下「JR」という。）の鉄道駅を囲むように商業用地や住宅用地が分布しており、市の東部及び南部には山林が広がっています。



出典：大野城市都市計画基礎調査（平成 29 年度）

図 2-2 土地利用

## ②主要施設の立地

市役所、大型商業施設、医療・福祉施設などの集客施設の多くは、西鉄及びJR沿いに広がる中心市街地に集積していることから、人の動きが市中心部へと集中しやすい都市構造となっています。

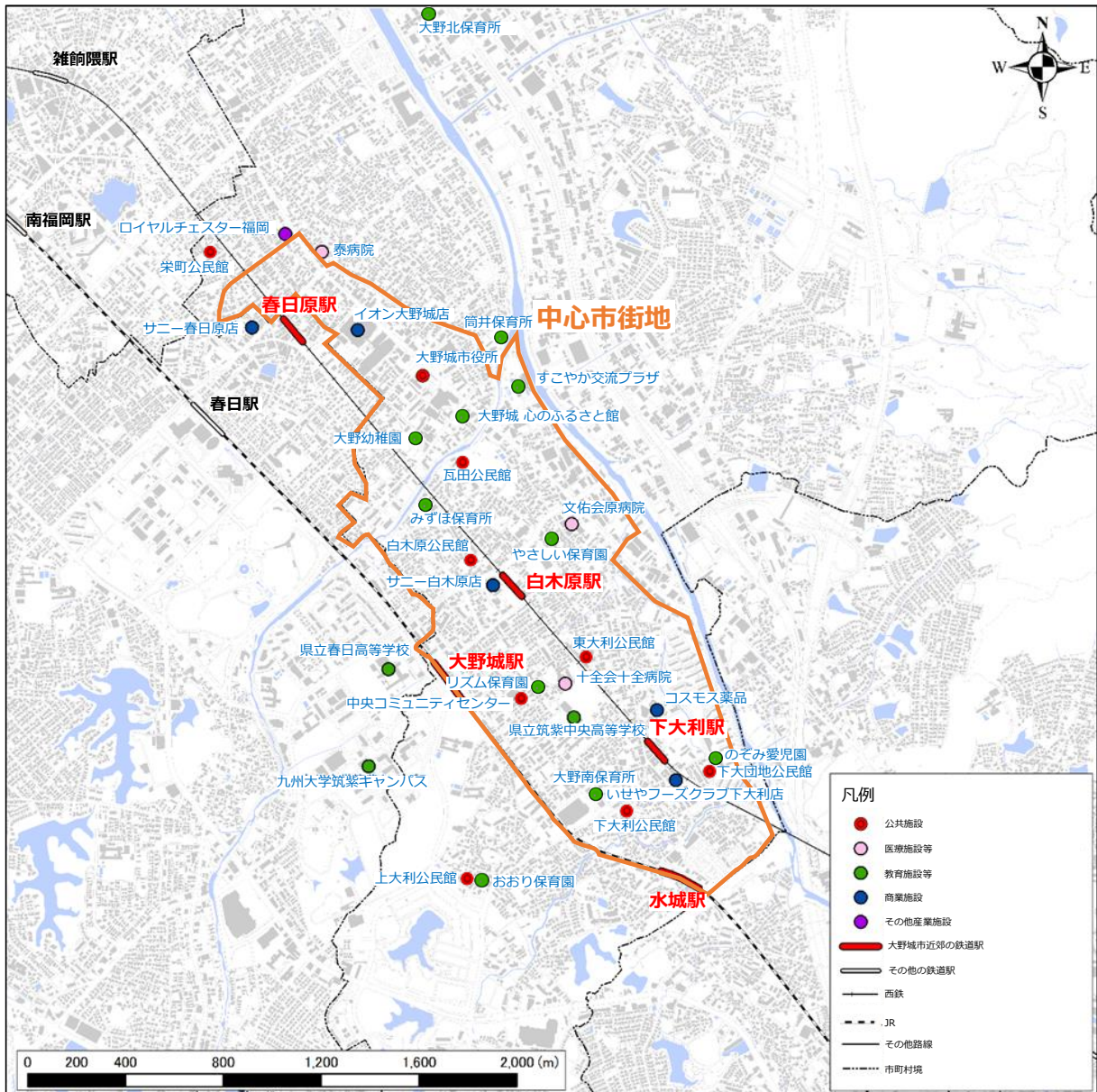


図 2-3 主要施設の立地

### 課題解決に向けた方針

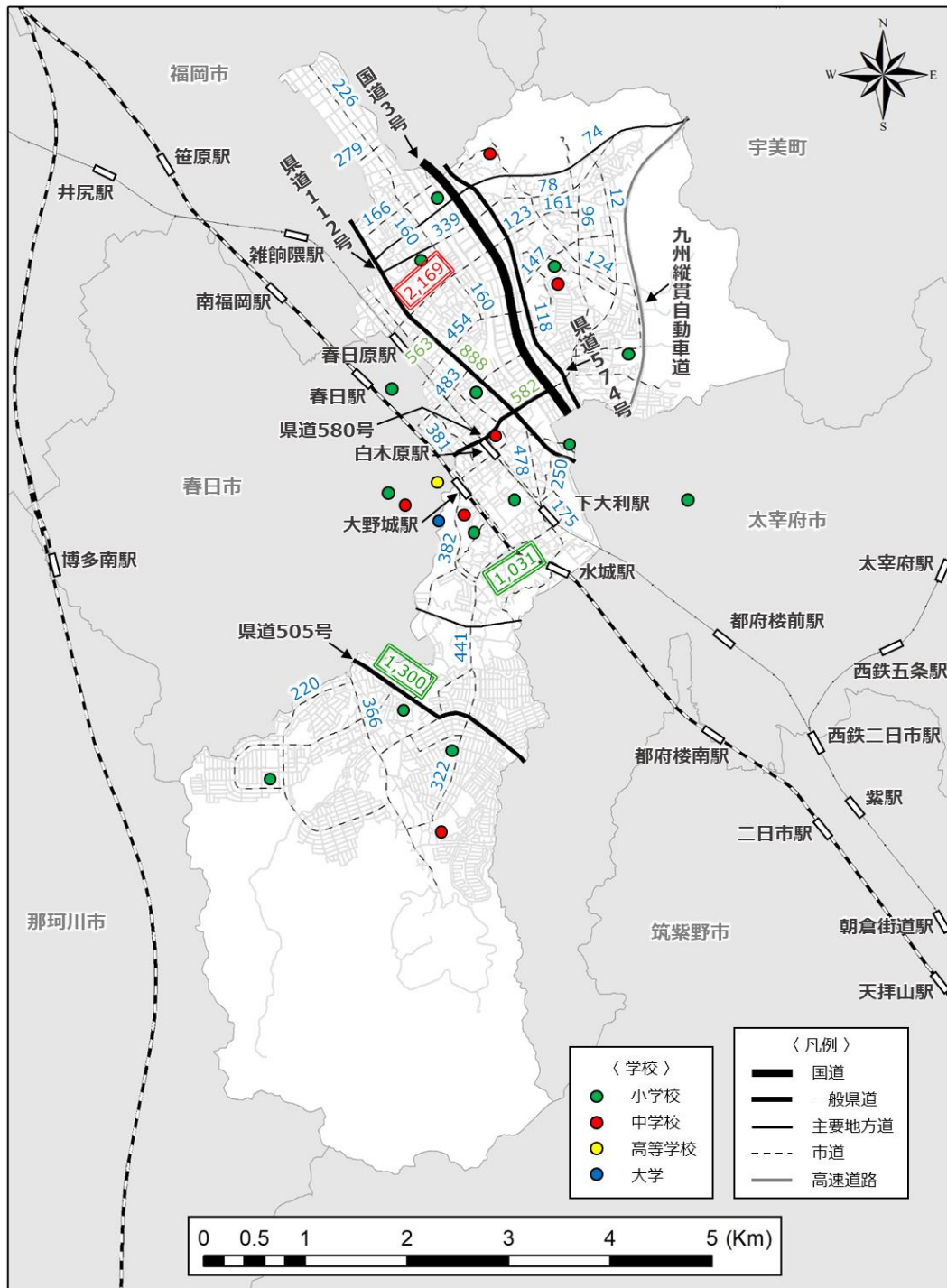
#### ●大野城市の特性に合わせた自転車利用環境の整備

自転車を利用しやすい環境形成のためには、市中心部に鉄道駅や公共施設等の集積していること、市全域への住宅用地が分布していることなどを考慮して整備を進める必要があります。



・自転車交通量

県道や鉄道駅に接続する市道においては、12時間あたり1,000台を超える自転車交通量がみられます。

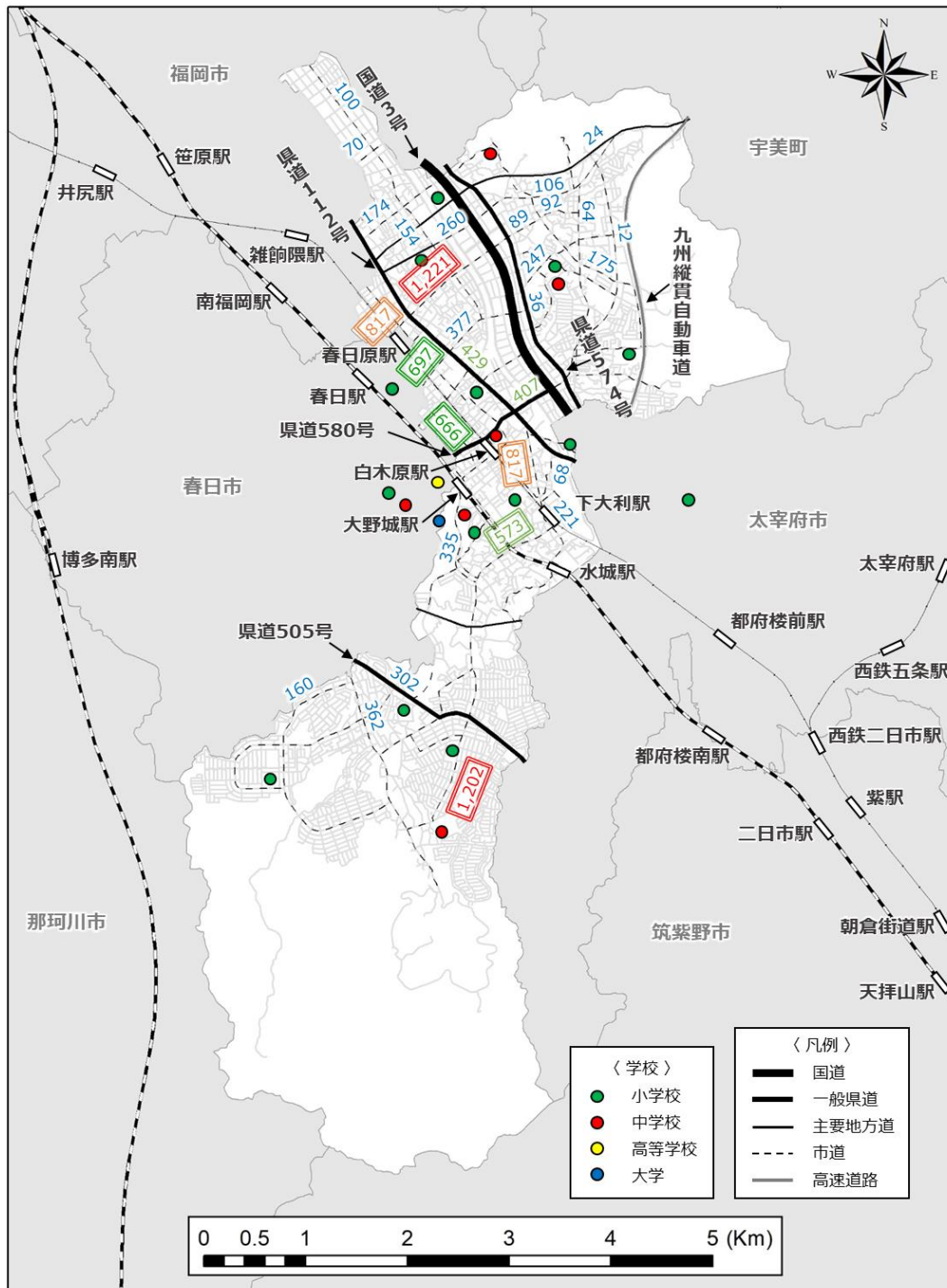


出典：道路交通センサス、大野城市交通量調査（平成27年度）

図2-5 12時間あたりの自転車交通量

・歩行者交通量

中心市街地や学校周辺の路線においては、12時間あたり500人を超える歩行者交通量がみられます。



出典：道路交通センサス、大野城市交通量調査（平成27年度）

図2-6 12時間あたりの歩行者交通量

課題解決に向けた方針

●自転車及安全・安心して通行できる環境の整備

中心市街地においては、自動車・自転車・歩行者の交通量が多い路線が複数存在しており、通行者同士の接触事故の可能性が高いことから、それぞれが安全で快適に通行できる道路環境の整備が必要です。

## ②鉄道の利用者数

JRの快速電車が停車する大野城駅では1日あたり218本、西鉄の急行電車が停車する春日原駅、下大利駅では1日あたりそれぞれ394本、393本の電車が停車しており、これらの駅では1日あたり15,000人を超える乗降客がみられます。

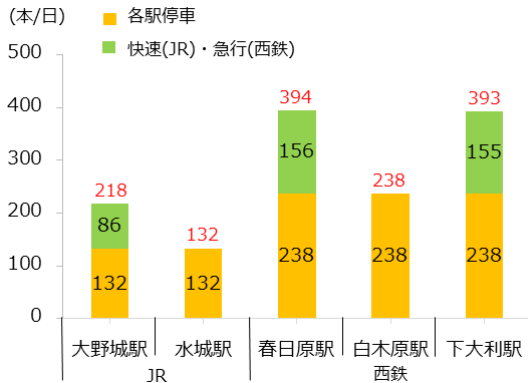


図 2-7 鉄道駅毎の停車数

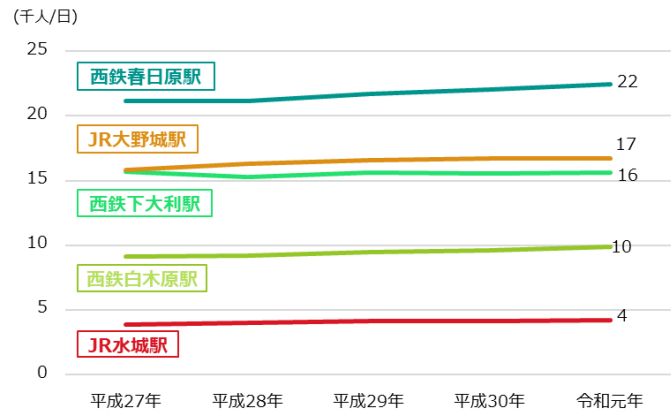


図 2-8 鉄道駅毎の乗降客数の推移

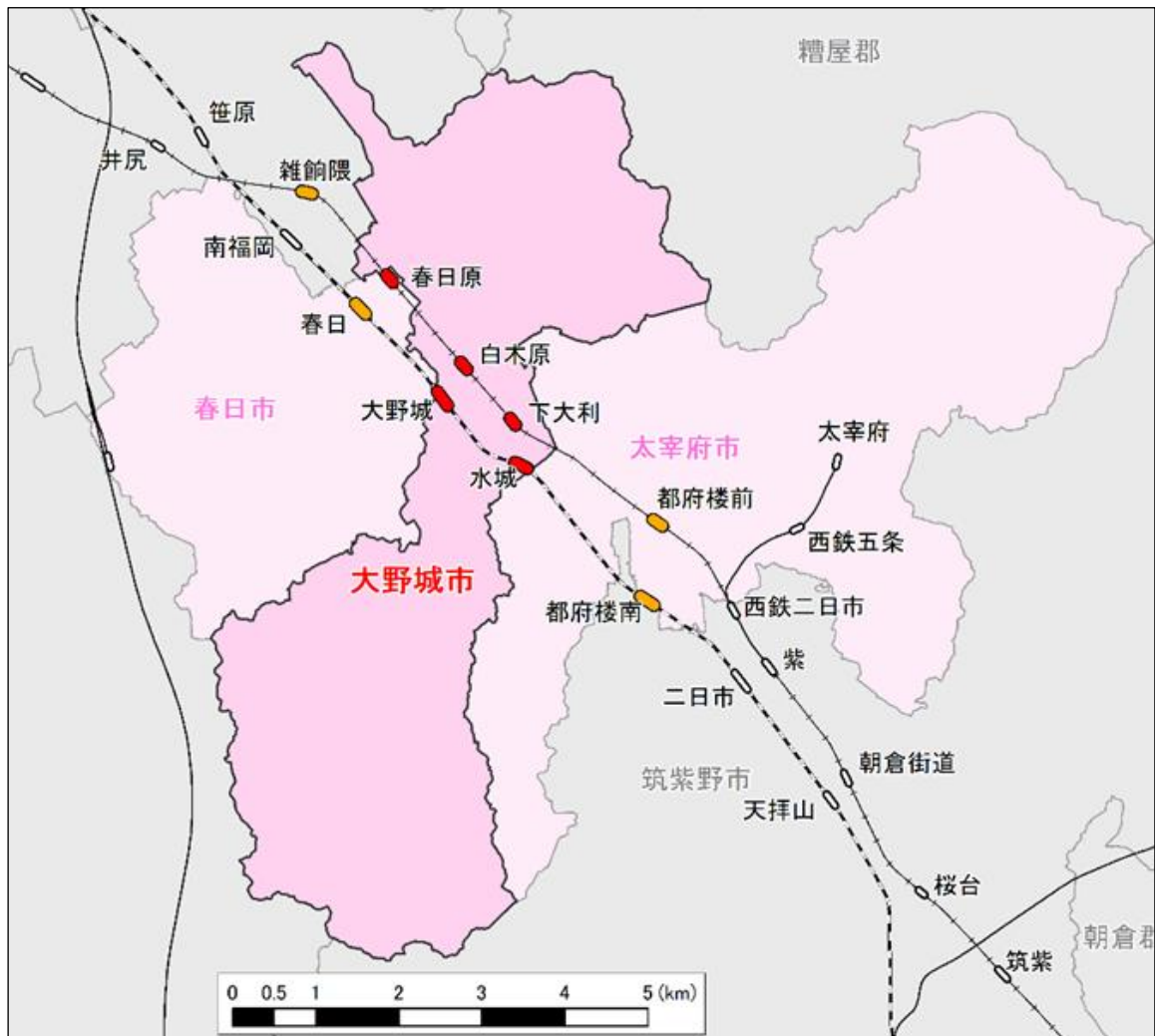
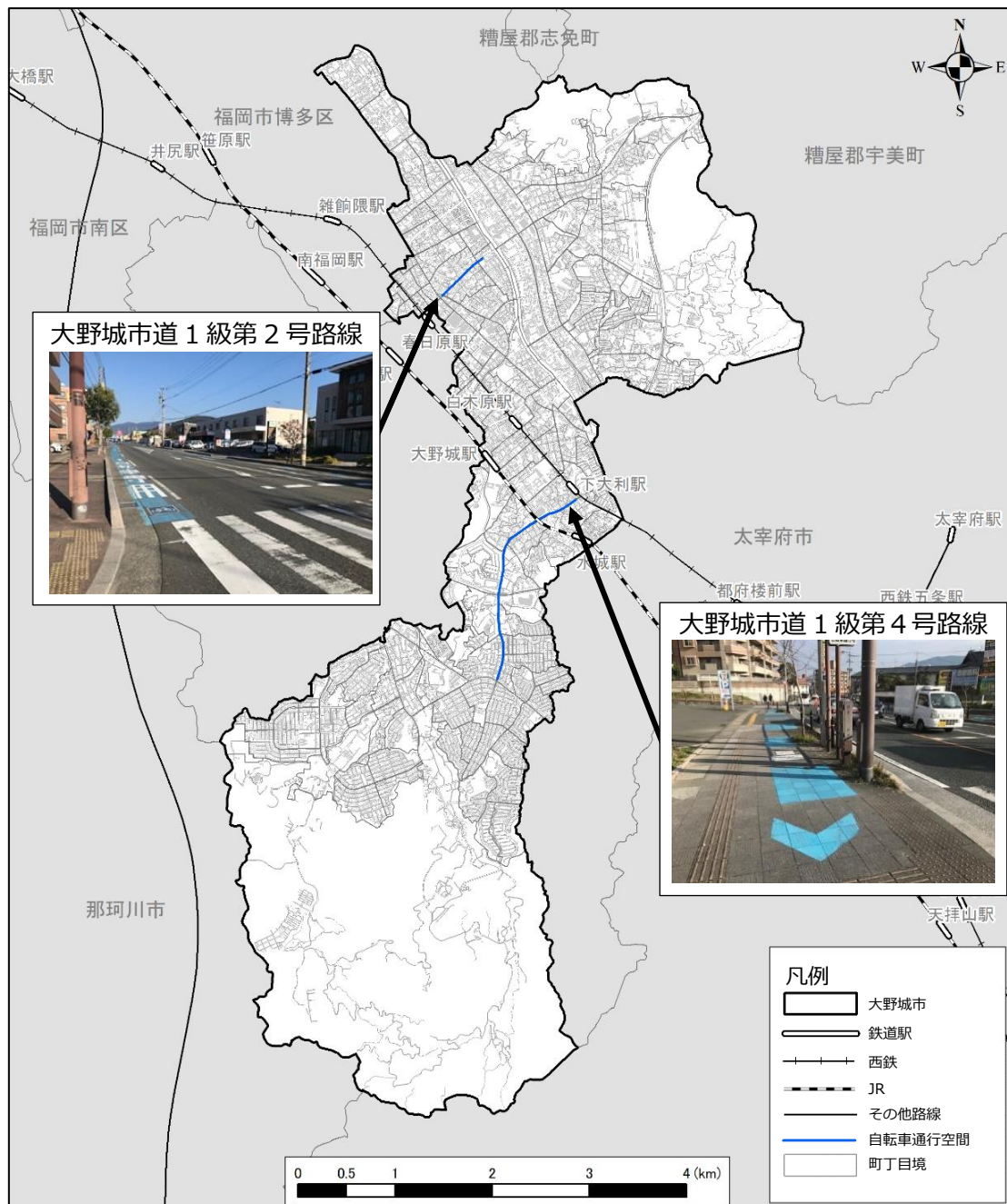


図 2-9 鉄道駅の位置

## 2-2 自転車利用環境の現状

## (1) 自転車通行空間の整備状況

市内で自転車通行空間として整備している道路は、春日原駅東側及び下大利駅西側のごく一部にとどまっています。



出典：大野城市資料（平成30年度）

図2-10 自転車通行空間の整備状況

## 課題解決に向けた方針

## ● 連続した広域的な自転車ネットワークの形成

広域的な自転車利用を推進するためには、市内全域を対象とする連続した自転車通行空間の整備が必要です。

(2) 鉄道駅周辺にある自転車等駐車場の現状

自転車利用が集中する西鉄及び JR の鉄道駅周辺には 14 ヶ所の自転車等駐車場（以下「駐輪場」という。）が整備されています。

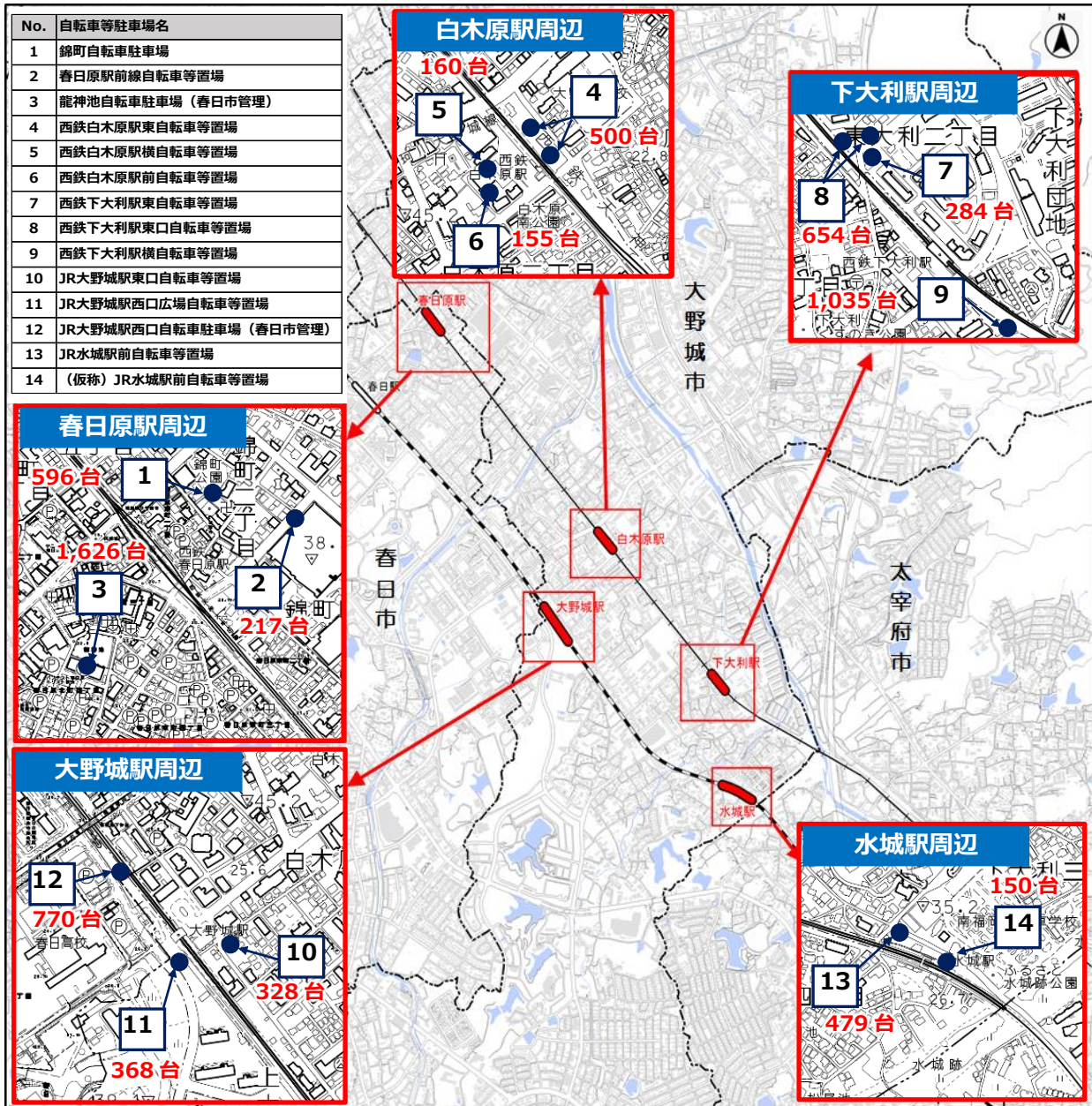


図 2-11 駐輪場の配置と施設容量（※施設容量は、自転車と二輪車の合計）

### (3) 駐輪場の利用率

市内には、自転車と二輪車の合計の利用率が100%を超える駐輪場が4施設あり、そのなかでも、「JR大野城駅西口広場自転車等置場」の利用率は209%にのぼります。

一方で、下大和駅においては、利用率が100%に近い駐輪場と10%に満たない駐輪場が混在するなど、駐輪場ごとの利用率に大きなばらつきがみられます。

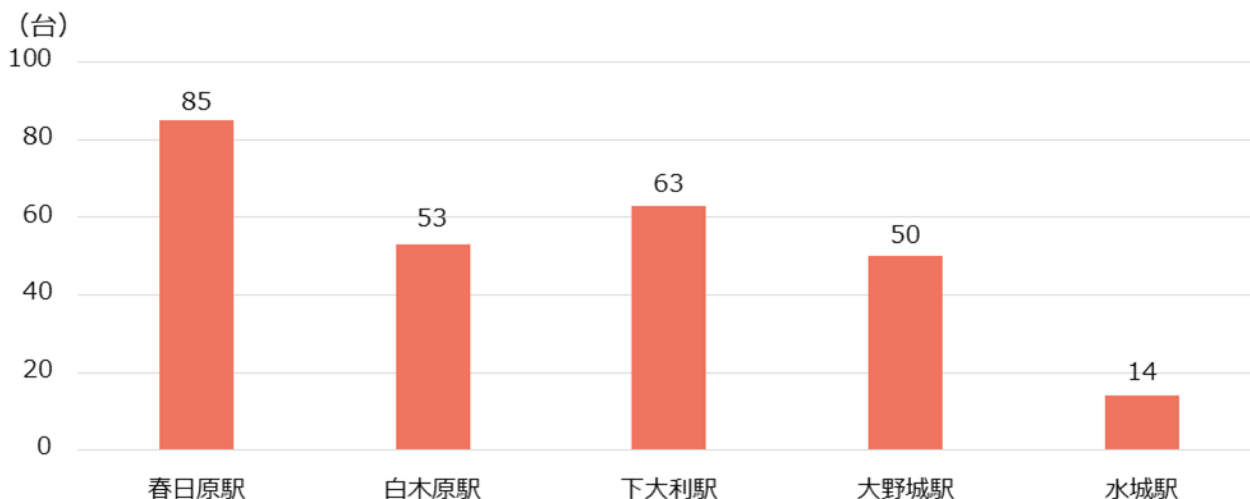
表 2-1 各駐輪場の施設容量、利用台数及び利用率

駅	No.	駐輪場名	自転車			二輪車			合計		
			施設容量	利用台数	利用率	施設容量	利用台数	利用率	施設容量	利用台数	利用率
春日原駅	1	錦町自転車駐車場	542	389	72%	54	27	50%	596	416	70%
	2	春日原駅前線自転車等置場	217	254	117%	0	0	0%	217	254	117%
	3	龍神池自転車駐車場(春日市管理)	1,476	1,035	70%	150	149	99%	1,626	1,184	73%
白木原駅	4	西鉄白木原駅東自転車等置場	400	421	105%	100	33	33%	500	454	91%
	5	西鉄白木原駅横自転車等置場	160	143	89%	0	0	0%	160	143	89%
	6	西鉄白木原駅前自転車等置場	140	98	70%	15	1	7%	155	99	64%
下大和駅	7	西鉄下大和駅東自転車等置場	256	230	90%	28	31	111%	284	261	92%
	8	西鉄下大和駅東口自転車等置場	590	28	5%	64	2	3%	654	30	5%
	9	西鉄下大和駅横自転車等置場	868	895	103%	167	133	80%	1,035	1,028	99%
大野城駅	10	JR大野城駅東口自転車等置場	286	512	179%	42	33	79%	328	545	166%
	11	JR大野城駅西口広場自転車等置場	306	591	193%	62	178	287%	368	769	209%
	12	JR大野城駅西口自転車駐車場(春日市管理)	700	504	72%	70	54	77%	770	558	72%
水城駅	13	JR水城駅前自転車等置場	431	320	74%	48	55	115%	479	375	78%
	14	(仮)JR水城駅自転車等置場	150	218	145%	0	0	0%	150	218	145%

※利用台数は、令和元年10月のデータであり、平日・休日の2日間、それぞれ3時間帯における最大値

### (4) 駐輪場における放置自転車

令和2年度に各駐輪場を調査した結果、市内では一時的に計265台の放置自転車が確認され、鉄道駅別では、春日原駅の85台が最も多く、ついで下大和駅で63台、白木原駅で53台となっています。

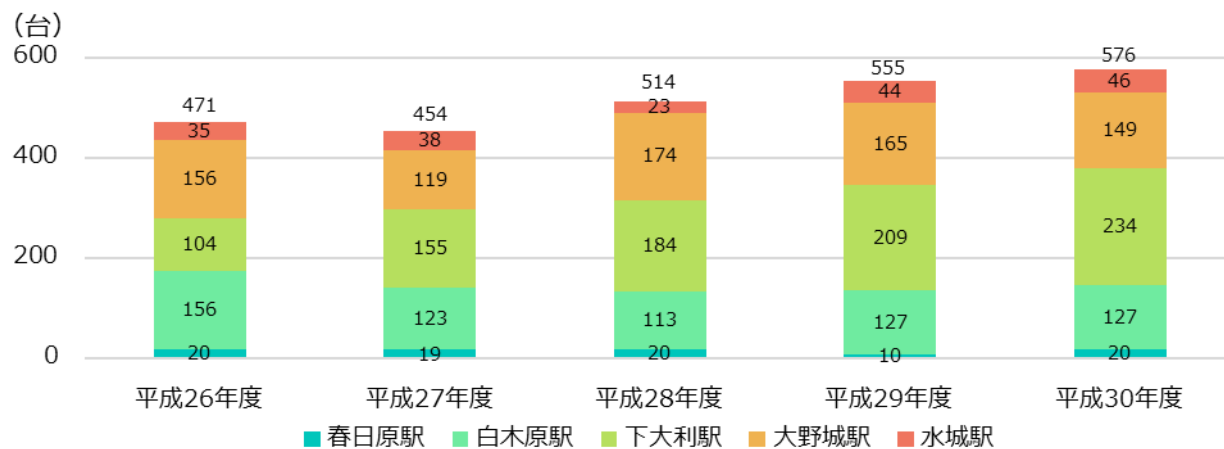


出典：大野城市資料（令和2年度）

図 2-12 鉄道駅別の放置自転車台数

### (5) 自転車撤去台数の推移

駐輪場における自転車の撤去台数は、平成26年度から平成30年度までの5年間平均で514台となっており、増加傾向にあります。また、鉄道駅別にみると、白木原駅、下大利駅及び大野城駅においては、5年間平均が100台を超えています。



出典：大野城市資料（令和3年度）

図 2-13 鉄道駅別の自転車撤去台数の推移

表 2-2 鉄道駅別の自転車撤去台数の推移（内訳）

	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	5年平均
春日原駅	20台	19台	20台	10台	20台	18台
白木原駅	156台	123台	113台	127台	127台	129台
下大利駅	104台	155台	184台	209台	234台	177台
大野城駅	156台	119台	174台	165台	149台	153台
水城駅	35台	38台	23台	44台	46台	37台
合計	471台	454台	514台	555台	576台	514台

#### 課題解決に向けた方針

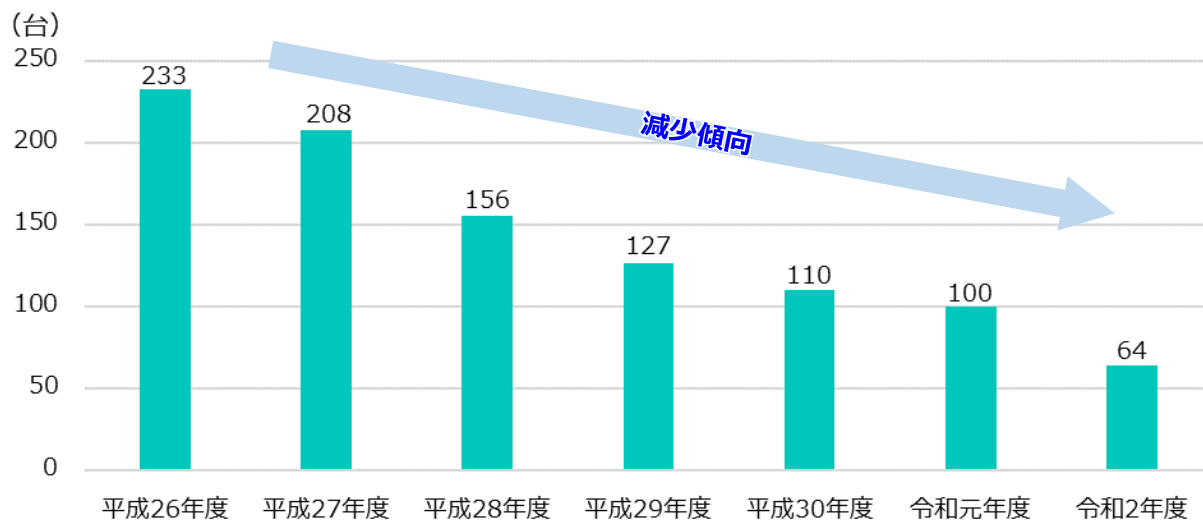
##### ● 将来の駐輪ニーズを見据えた駐輪環境の整備

駐輪場利用者の増加や駐輪場の利用率のばらつきを踏まえ、将来の駐輪ニーズを見据えた駐輪場整備や管理運営方法について検討していく必要があります。

また、駐輪場内の放置自転車は、駐輪場の施設容量を圧迫し、利便性の低下につながることから、放置自転車の撤去活動を効果的に行う必要があります。

### (6) 路上における放置自転車

路上における放置自転車は、近年減少傾向にあります。依然として一定数の放置自転車が発生しています。

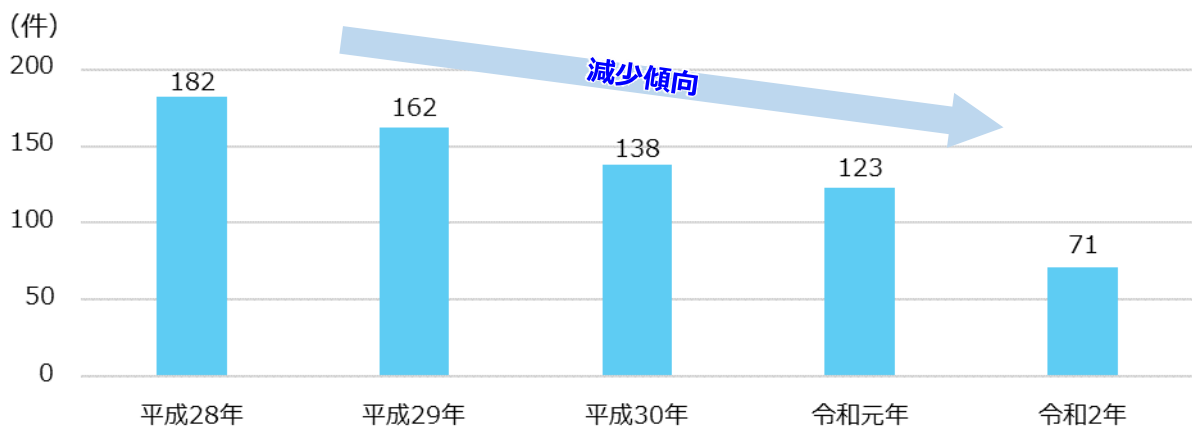


出典：大野城市資料（令和3年度）

図 2-14 路上における放置自転車数（通報件数）の推移

### (7) 自転車盗難件数の推移

自転車の盗難件数は、近年減少傾向にあります。依然として一定数の盗難が発生しています。



出典：福岡県警察提供資料（令和3年）

図 2-15 自転車盗難件数の推移

#### 課題解決に向けた方針

##### ● 路上放置自転車対策や盗難対策の強化

路上放置自転車は、歩行者の通行障害や都市景観の悪化などにつながることから、自転車放置禁止区域を設定し、撤去活動を強化していく必要があります。

また、駐輪場内での自転車の盗難を防ぐため、防犯カメラの設置など駐輪場の管理体制の強化が必要です。

(8) 自転車利用者の特性

本市は、福岡都市圏と比較して移動の際に自転車を使う人の割合が低く、自動車を利用する人の割合が高くなっています。

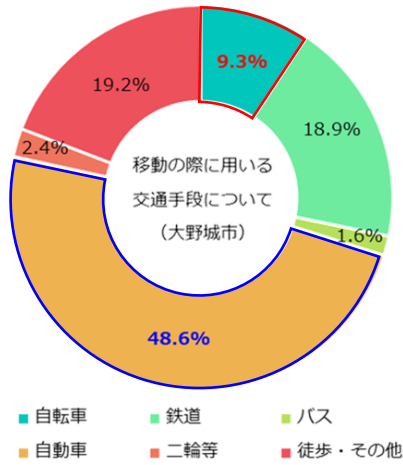


図 2-16 交通手段分担率 (大野城市)

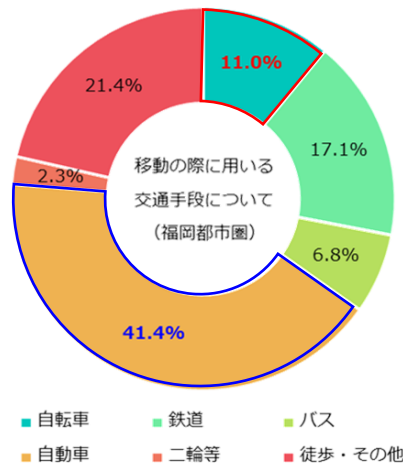
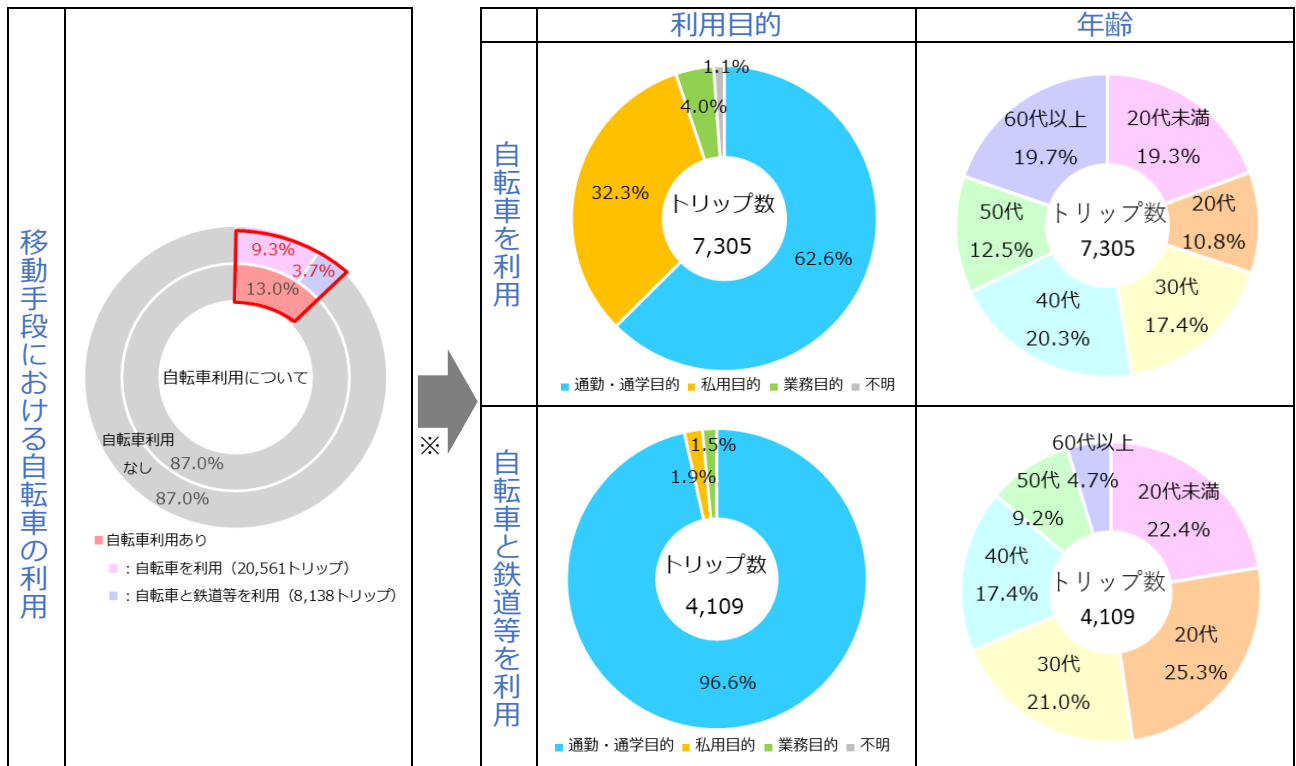


図 2-17 交通手段分担率 (福岡都市圏)

さらに、本市の自転車利用者の利用目的と年齢の構成について、「自転車を利用」の場合と「自転車と鉄道等を利用」の場合でみると、どちらも「通勤・通学目的」が大半を占めますが、「自転車を利用」の割合は20代未満の利用者がやや多く、「自転車と鉄道等を利用」の割合は20代から30代の利用者に多くみられます。



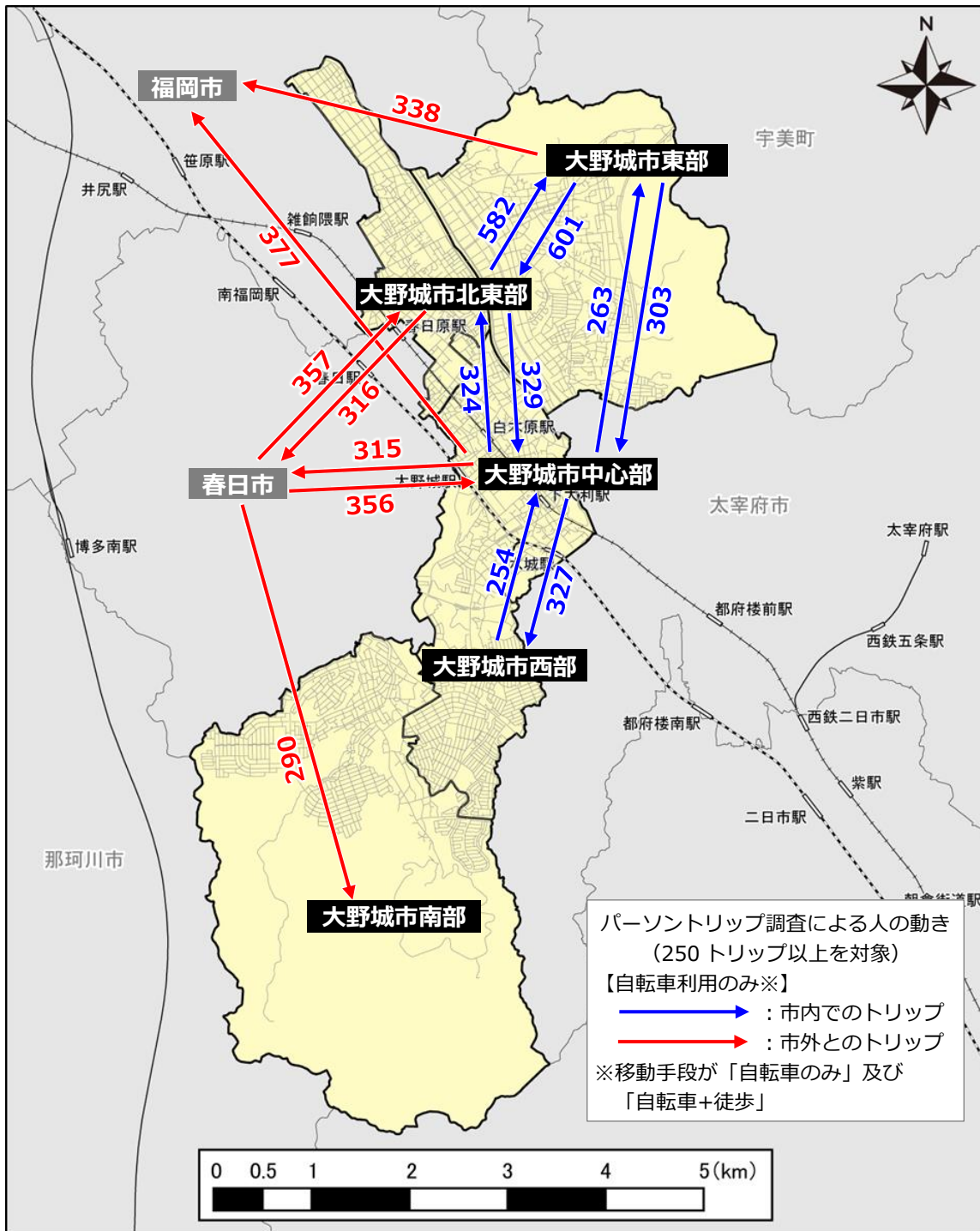
※自転車 (20,561 トリップ) と自転車+鉄道等 (8,138 トリップ) のなかから1番目のトリップのみ抜粋し、利用目的及び年齢の構成を分析

出典：第5回北部九州圏パーソントリップ調査 (令和元年度)

図 2-18 自転車利用者の利用目的と年齢構成

(9) 自転車流動

本市の自転車利用者の多くは、市中心部を基点として、東西方向に移動しています。また、市域外の移動においては、隣接する福岡市や春日市などへの南北方向の動きがみられます。



出典：第5回北部九州圏パーソントリップ調査（令和元年度）

図 2-19 市内の自転車流動図

課題解決に向けた方針

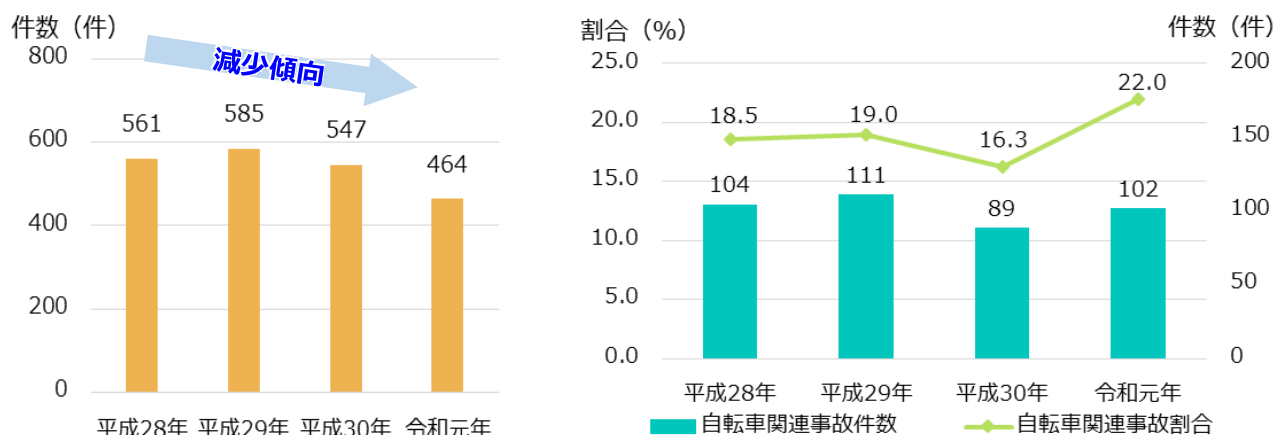
●自転車の流動特性に合わせた通行空間の整備

自転車利用者の多くは、公共施設や鉄道駅が集積する市中心部を基点として、東西方向に移動しているという流動特性を踏まえた自転車通行空間の整備が必要です。

## 2-3 自転車関連事故の発生状況

### (1) 自転車関連事故件数の推移

市内の交通事故件数は減少傾向にあるものの、交通事故件数に対する自転車関連事故件数の割合は、依然として20%前後を推移しています。



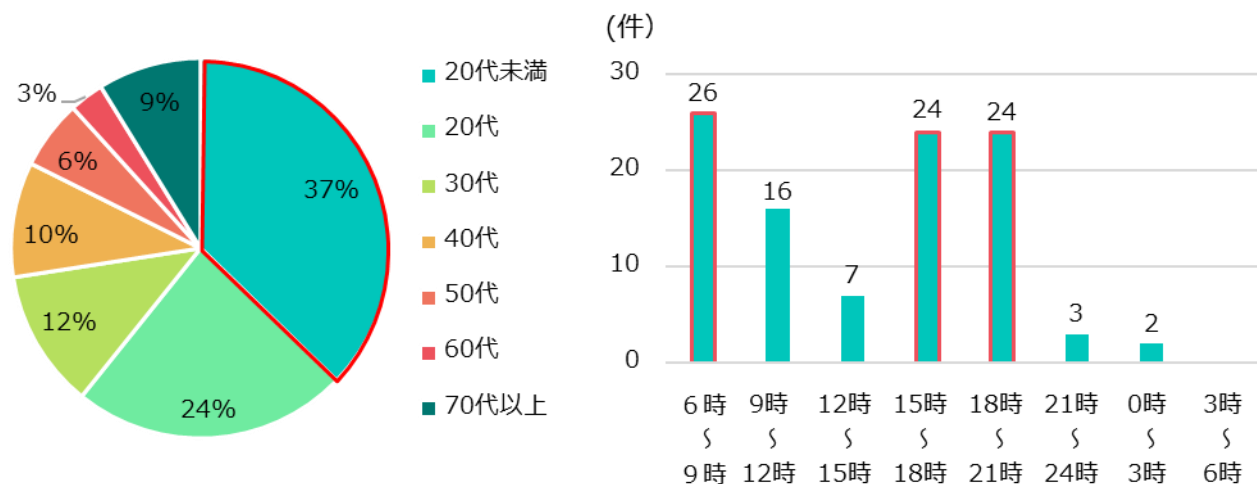
出典：福岡県警察提供資料（令和2年）

図2-20 市内の交通事故件数（左）と自転車関連事故件数とその割合（右）

### (2) 自転車関連事故の内訳

市内の交通事故にあった自転車利用者のうち、37%が20代未満であることが分かっています。

また、市内の自転車関連事故の多くは、6～9時及び15～21時の通勤・通学時間帯に発生しています。



出典：福岡県警察提供資料（令和2年）

図2-21 年代別自転車事故割合（左）と市内の時間帯別の自転車関連事故発生件数（右）

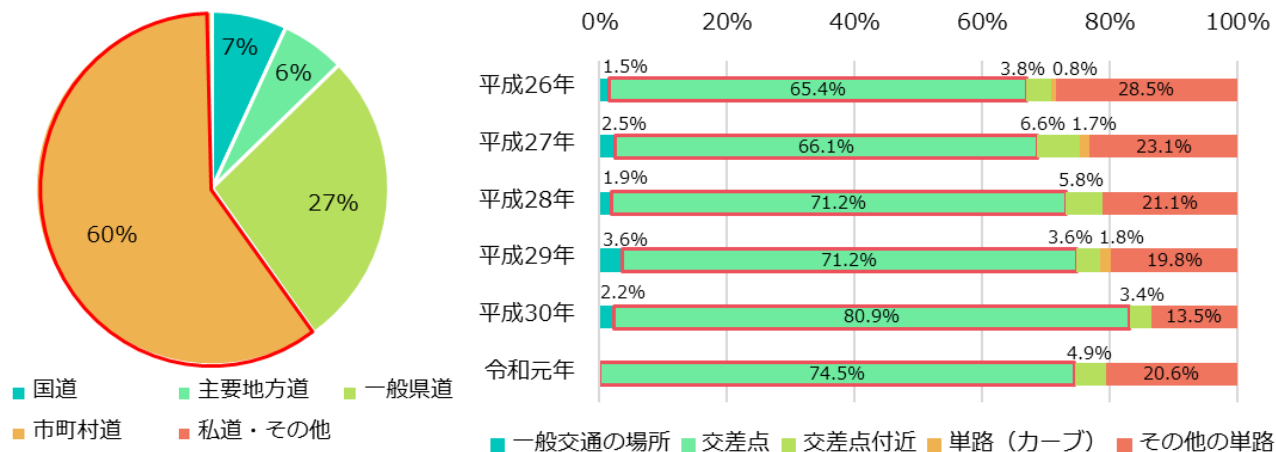
### 課題解決に向けた方針

#### ● 自転車利用者への交通安全教育の実施

自転車関連事故にあった市内の自転車利用者の多くは20代未満であり、通勤・通学時間帯での事故発生件数が多いことから、学生等を中心とした交通安全教育を実施していく必要があります。

### (3) 自転車関連事故の発生場所の傾向

市内の自転車関連事故は、60%が市道で発生しており、また、交差点での事故が大部分を占めています。



出典：福岡県警察提供資料（令和2年）

図 2-22 市内の自転車関連事故の発生場所（左）とその内訳（右）

#### 課題解決に向けた方針

##### ● 自転車関連事故の発生場所への対策

市内の交通事故件数が減少傾向にありますが、自転車関連事故件数は依然として減少していません。

また、自転車関連事故の多くが市道や交差点で発生していることから、管轄の警察署等と協力しながら、自転車通行空間の安全性確保に向けた対策を進めることが必要です。



## 2-4 自転車損害賠償保険等の加入状況

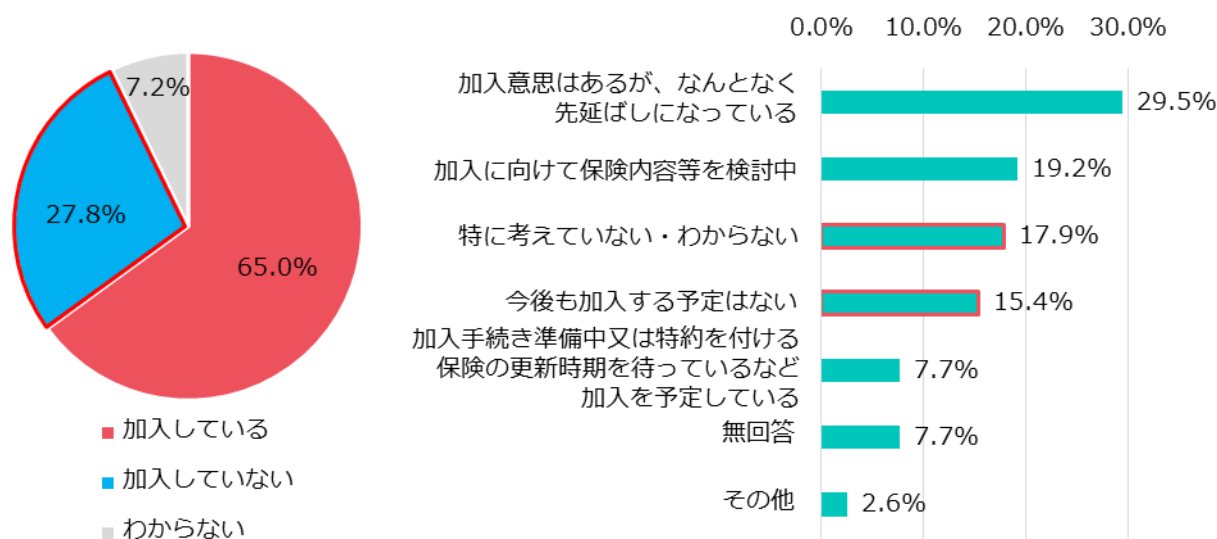
福岡県では、自転車利用者が加害者となる高額賠償事例が発生していることを踏まえ、令和2年10月1日に、自転車利用者等の自転車損害賠償保険等（以下「自転車保険」という。）への加入が義務化されました。

しかし、福岡県が実施した自転車施策に関するアンケート調査結果（第5回県政モニターアンケート調査）においては、約28%が自転車保険に「加入していない」と回答しています。

また、自転車保険の未加入者の約15%が「今後も加入する予定はない」と回答し、約18%が「特に考えていない・わからない」と回答しています。

表 2-3 自転車保険に関するアンケート（第5回県政モニターアンケート調査）の概要

アンケート期間	令和2年11月11日～27日（第5回県政モニターアンケート調査）
アンケート対象地域	福岡県内
アンケート対象者	18歳以上の福岡県民
有効回答数	400名



出典：第5回県政モニターアンケート調査結果（令和2年度）を元に作成

図 2-23 県内の自転車保険の加入割合（左）と未加入者の自転車保険に対する考え（右）

### 課題解決に向けた方針

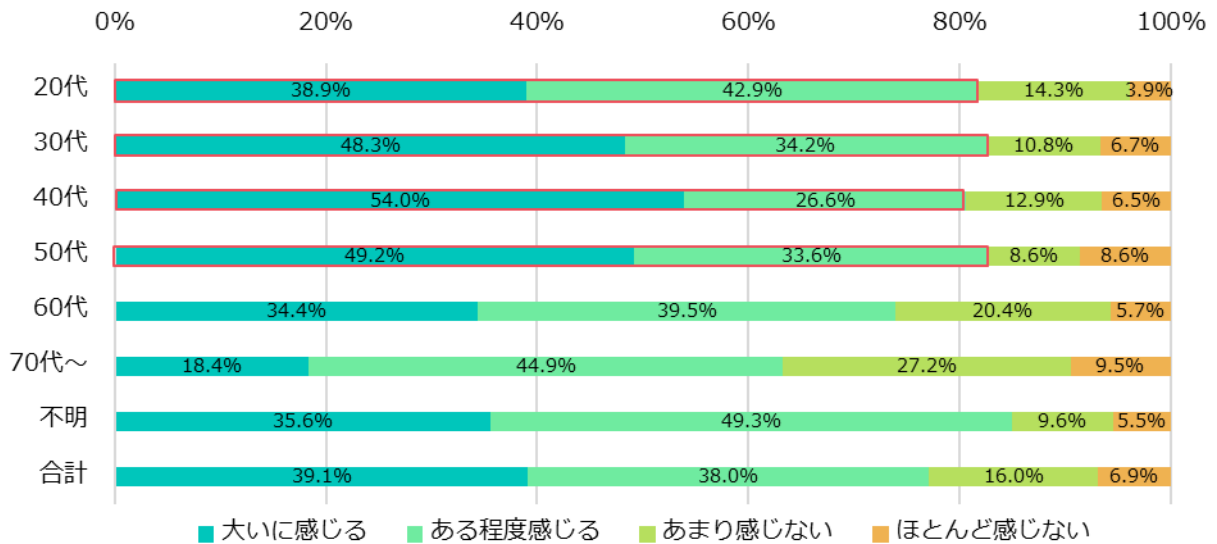
#### ●自転車保険への加入促進

福岡県条例の改正に伴い、自転車保険への加入が義務化されたことから、万が一の事故に備えた自転車保険の必要性について広く周知していく必要があります。

## 2-5 市民の健康づくり

### (1) 市民の運動への取り組み状況

市民を対象とした、運動・スポーツに関するアンケート調査結果においては、運動不足を「大いに感じる」「ある程度感じる」と回答した市民の割合は、どの世代においても過半数を占めており、特に20代から50代までの世代では80%を超えています。

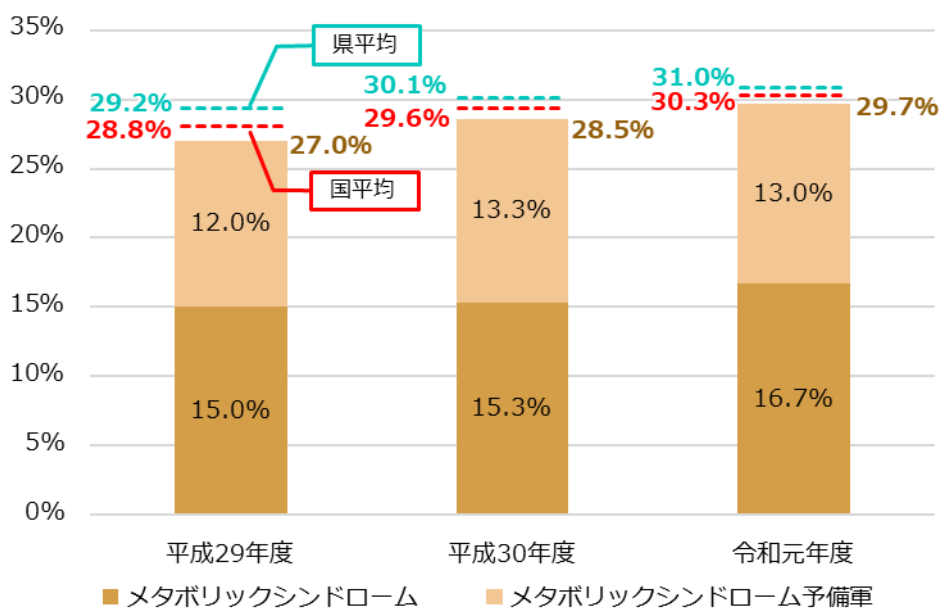


出典：運動・スポーツに関するアンケート調査（令和元年度）

図 2-24 運動不足を感じる市民の割合（年代別）

### (2) 本市のメタボリックシンドロームの該当者等の推移

本市の特定健康診査の結果によると、調査対象者の約30%がメタボリックシンドロームまたはメタボリックシンドローム予備軍に該当し、国や県の割合と比較すると低いものの、年々増加傾向にあります。



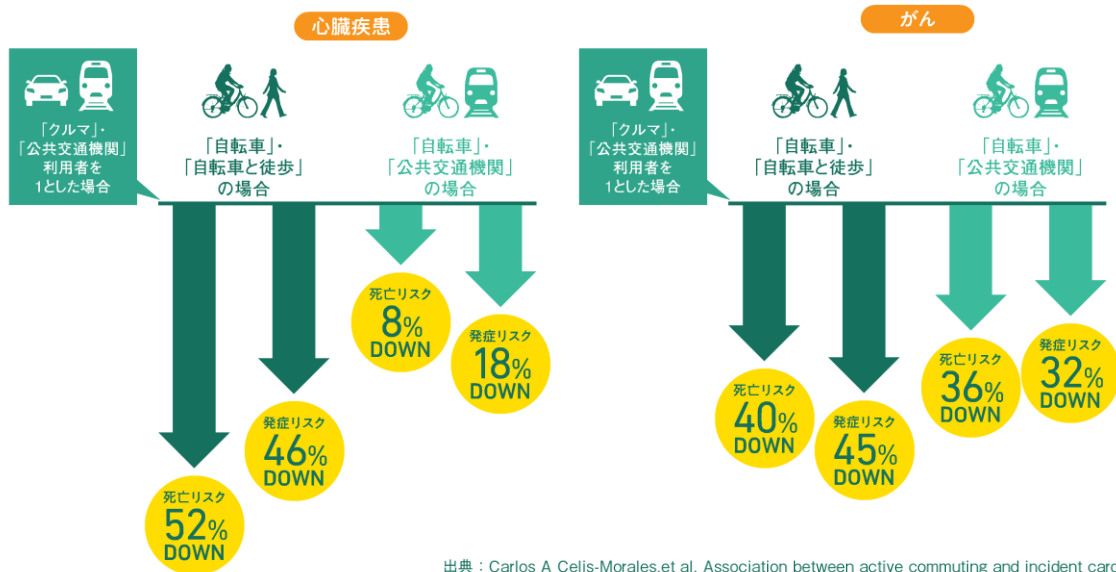
※平成30年度については、端数処理の関係で合計と不一致

出典：平成29年度～令和元年度 特定健康診査 法定報告

図 2-25 本市のメタボリックシンドロームの該当者等の割合

### (3) 自転車利用における健康面でのメリット

自転車は、脂肪燃焼や体力向上に効果的な運動強度を維持しやすく、太ももなどの筋力の維持・増強にも効果があるとされています。また、自転車運動は生活習慣予防の効果が高く、体脂肪の減少や血圧の低下、がんや心臓疾患による死亡・発症リスクの軽減につながるという研究結果もでてきます。

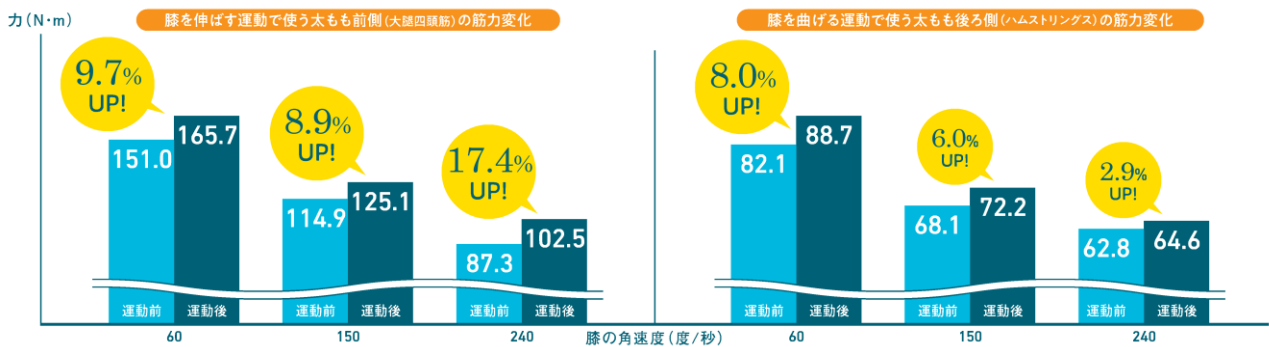


出典：Carlos A Celis-Morales, et al. Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study. BMJ 2017; 357: j1456

出典：Health Data File メタボ編\_シマノ

図 2-26 通勤時に「車や公共交通機関のみ」を利用する場合と「自転車」を利用する場合の心臓疾患・がんによる死亡/発症リスク

週3回、1日30分程度の自転車運動で、太ももの前側・内側の筋力が高まり、膝を伸ばす・曲げる力が向上し、筋肉の大きさについても運動前より増加することが明らかとなっています。



出典：Health Data File ロコモ編\_シマノ

図 2-27 自転車運動による脚筋力の変化

#### 課題解決に向けた方針

##### ● 自転車を活用した健康づくりの促進

生活習慣の悪化によりメタボリックシンドローム等になると、脳卒中や心筋梗塞といった命に関わる疾患を発症する危険性が増大する可能性があります。

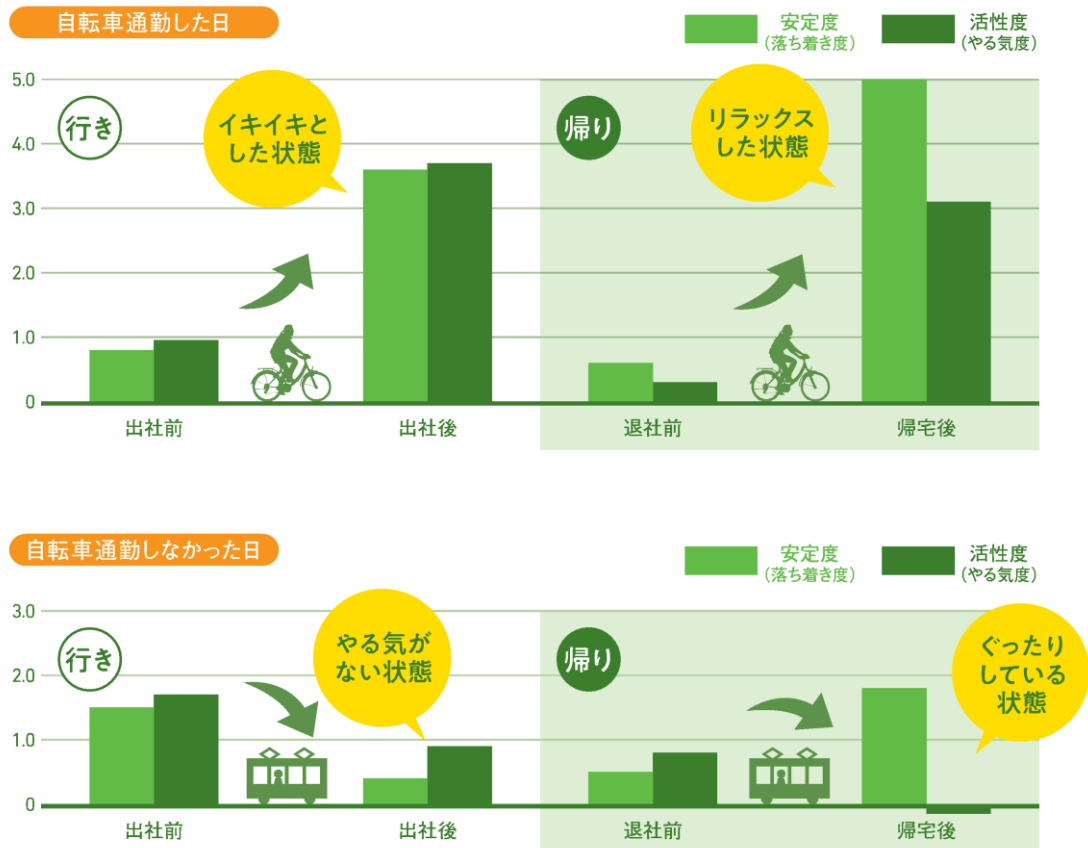
そこで、自転車利用による健康面でのメリットの周知や、通勤などの日常での自転車利用のきっかけづくりを行うことで、自転車を活用した健康づくりを促進する必要があります。



コラム：自転車通勤のメリット

自転車通勤は、電車などの他の通勤形態と比較して、出勤後や帰宅後も前向きな気持ちになる傾向があり、気分や情動が変化したデータもあります。

自転車を活用することは、体だけでなく心にも多くのメリットがあり、私たちの日常の充実につながります。



出典：Health Data File ココロ編\_シマノ

図 2-28 自転車通勤による気分・情動の変化



## 2-6 自転車を活用したにぎわいづくりの状況

## (1) シェアサイクルの実証実験

シェアサイクルは、買い物や仕事などにおける移動手段や、市内の回遊性向上を通じた地域の活性化等を目的として全国各地で導入が進んでいます。

本市でも、各地域資源への市民及び来訪者の回遊促進を図るための新たなツールとして、環境に配慮した「ポート型自転車シェアリングシステム」の導入の可能性を検証するため、実証実験を行いました。

実証実験では多くの人に利用され、移動手段が自動車から自転車に変わることによって、普段行かない店舗等に立ち寄りやすくなり、市内における回遊性の向上や新たなまちの魅力の発見につながるなどの成果がありました。

表 2-4 実証実験の概要

実験日数	平成 29 年 10 月 20 日～平成 29 年 11 月 19 日 計 29 日
貸し出し場所	①JR 大野城駅東口 ④西鉄白木原駅西口 ②JR 大野城駅西口 ⑤大野城市役所南側広場 ③西鉄下大利駅西口
利用料	無料 ※アンケートへの回答が必要
設置台数	電動アシスト付き自転車 35 台 ※各貸し出し場所に 7 台ずつ
利用者数	576 人
平均利用者数	平日：1 日あたり 17.3 台 休日：1 日あたり 25.6 台



図 2-29 実証実験の様子

## (2) サイクルツーリズムの推進

福岡県では、国内外からの観光客のサイクルツーリズムのニーズの高まりを受けて、県内にロングライド向けの広域モデルルートを設定を進めています。



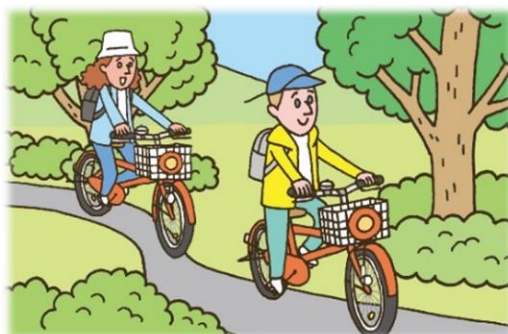
出典：サイクル&トレイル福岡ホームページを基に作成

図 2-30 福岡県内のロングライドの広域モデルルート

### 課題解決に向けた方針

#### ● 自転車を活用したにぎわいづくりの促進

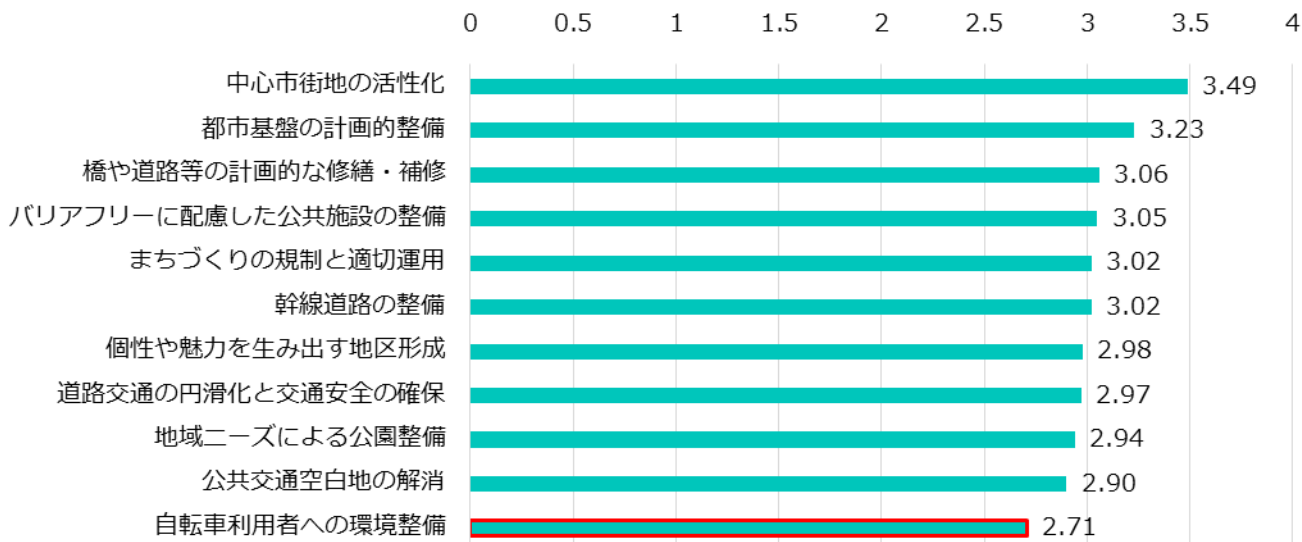
シェアサイクルの実証実験の結果や福岡県の動向を踏まえ、シェアサイクルやレンタサイクルなどの、自転車シェアリングサービス（以下「シェアサイクル等」という。）の導入や市内のサイクリングルートの設定など、自転車を活用したにぎわいづくりを進めていく必要があります。



## 2-7 自転車利用環境に関する市民の意向

### (1) まちづくりに関するアンケート結果について

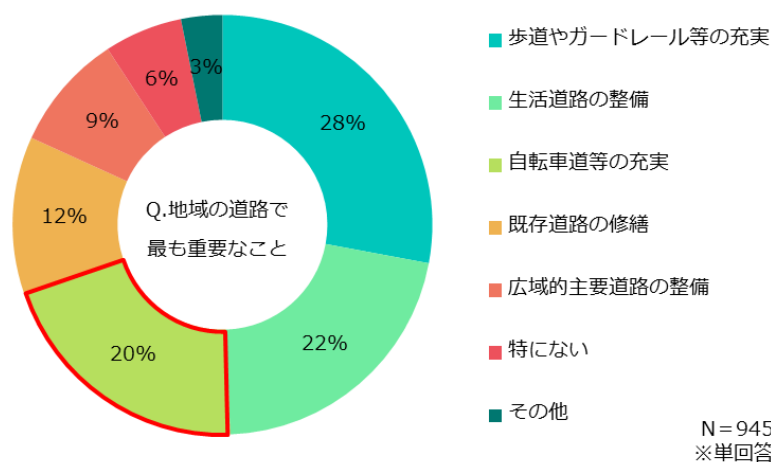
第6次大野城市総合計画策定時に実施した市民満足度アンケート調査では、都市建設分野のまちづくりに関する市民評価として、「自転車利用者への環境整備」が最も満足度の低い結果となっています。



出典：市民満足度アンケート調査（平成29年度）

図2-31 市民満足度アンケート調査結果

また、令和2年度に行われた大野城市のまちづくりに関するアンケートにおいては、地域の道路で最も重要なこととして、「自転車道等の充実」が「歩道やガードレール等の充実」、「生活道路の整備」について、3番目に高い回答となっています。



出典：大野城市のまちづくりに関するアンケート（令和2年度）

図2-32 大野城市のまちづくりに関するアンケート結果

### 課題解決に向けた方針

- 自転車利用者のニーズを踏まえた環境整備の充実  
市民アンケート結果を踏まえ、自転車利用者の環境整備を積極的に進めていく必要があります。

## 2-8 災害時における自転車活用

東日本大震災など、近年の自然災害では、災害によるガソリン不足や交通渋滞の状況下における移動手段として自転車が活用されました。これを受けて、国や福岡県では、災害時における職員の被災状況の把握や市民の応急的な移動手段としてのシェアサイクルの活用など、自転車を活用した地域社会の安全・安心の向上を目指すこととしています。

### 課題解決に向けた方針

#### ●災害時における自転車活用の推進

国や福岡県などの関係者と連携を図りながら、災害時における自転車の活用方法について検討を進める必要があります。



### コラム：災害時の自転車活用の事例

#### ■緊急移動手段としてのシェアサイクルの活用

東京都品川区では、災害時の復旧活動の効率化等を図るため、シェアサイクル事業者と協定を締結し、災害時に職員の緊急移動手段としてシェアサイクルを活用できるようにしています。



出典：品川区ホームページ  
図 2-33 区役所に設置されているシェアサイクル

#### ■避難時におけるシェアサイクルの活用

福岡市では、大規模災害によって公共交通機関の機能が一時的に停止・不足した際には、応急策としてシェアサイクルの無償開放を行うこととしています。

