

# 糸島市自転車利用基本計画

令和2年3月



## 目 次

1. 計画策定の趣旨	1
1-1 計画策定の背景と目的	1
1-2 基本理念	2
1-3 位置づけ	2
1-4 計画期間	3
1-5 計画の対象範囲	3
2. 自転車利用を取り巻く情勢	4
2-1 国の自転車活用推進計画	7
2-2 福岡県の自転車活用推進計画	8
2-3 第10次福岡県交通安全計画	9
2-4 第2次糸島市長期総合計画	10
2-5 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	11
3. 糸島市の状況	12
3-1 市の成り立ち	12
3-2 地勢・気候	13
3-3 土地利用状況	14
3-4 人口動態	16
3-5 交通網（道路・鉄道）	19
3-6 観光客数の推移	23
4. 自転車利用の現状と課題	24
4-1 自転車利用の現状	24
4-2 自転車関連交通事故の発生状況	27
4-3 課題	33
5. 基本方針	35
5-1 計画が目指す市のすがた	35
5-2 基本方針	35
6. 自転車活用施策の展開	37
6-1 自転車利用促進のための施策体系	37
6-2 施策の具体的な取組み	38
7. 自転車ネットワーク計画	46
7-1 自転車ネットワーク路線の選定の考え方	46
7-2 自転車ネットワーク路線の選定	48
7-3 自転車ネットワークの整備形態の選定	55
7-4 各整備形態の設計方針	57
7-5 完成形態の検討結果	60

8. 自転車交通安全の取組み	61
8-1 ライフステージ別の自転車安全教育の内容	62
8-2 ライフステージ別の自転車安全教室	63
8-3 ライフステージ別の自転車安全教育のポイント	64
8-4 取組み事例	67
9. 計画の実現にむけて	80
9-1 推進体制	80
9-2 進捗管理	80
10. 巻末資料	81
10-1 糸島市自転車利用基本計画検討会議委員名簿	81
10-2 糸島市自転車利用基本計画検討会議開催概要	82

## はじめに

糸島市は福岡県西部に位置し、「魏志倭人伝」に記されている「伊都国」が存在する地域で、古代の政治経済の中心地でした。

冬は牡蠣小屋が立ち並び、タイ（漁獲量日本一）やイチゴのあまおうの産地でもあり、豊かな風土の恩恵を受けて、そこで採れる食材は、新鮮で美味しいと好評で、中でも、伊都菜彩は「売上日本一」の大型直売所として有名です。隣接する福岡市ではもちろん、首都圏でも糸島食材を利用する店舗が増加しています。観光では、平成30年度の入込客数が682.7万人となり、観光地としての人気も高まっています。

近年では、市内に九州大学伊都キャンパスが移転し、学生・教職員およそ1万8千人が同キャンパスで活動することになり、教育、農水産業、異文化理解など様々な分野で交流しています。また、地域の方々との連携事業も盛んで、市内小中学校では教員・学生が研究内容を紹介するなど、草の根的な活動も行われています。

気候は温暖で、冬でも雪の心配がなく、山から海までコンパクトにまとまった地形は自転車の利用に適しています。さらに、公共交通機関や国道などの幹線道路も少なく視界を遮るものも少ないため、移動時に見える景色も良く、快適に自転車を楽しめる条件が整っています。

自転車は環境にやさしく、健康に良い乗り物であることから、注目が高まっていると同時に、利用者のニーズに合わせた自転車が利用しやすい環境の整備等が求められています。

この自転車利用環境の創出にあたっては、市民・事業者・行政が協働した総合的な取り組みが必要であることから、自転車のまちづくりを進めていく上で基本となる「走る（通行環境）」「停める（駐輪環境）」「守る（安全利用）」「活かす（活用推進）」の4つの要素を柱とした「糸島市自転車利用基本計画」を策定しました。この計画をもとに、自転車交通事故を撲滅することにより、自転車が安全で快適な乗り物として認知され、自転車のまちづくりが推進していくことを願っております。どうぞ皆様のご協力をお願いします。

最後に、本計画を策定するにあたり、数多くの貴重な意見を賜りました「糸島市自転車利用基本計画策定検討会」の委員の皆様並びに市民の皆様にご心からお礼申し上げます。



# 1. 計画策定の趣旨

## 1-1 計画策定の背景と目的

自転車は、子どもから高齢者まで幅広い世代において、通学、通勤、買物、レジャーなどさまざまな目的で、身近に利用されている交通手段です。

そのなかで、国は、環境負荷の低減、災害時の交通機能の維持、国民の健康増進等の課題に対応するため、平成 29 年 5 月に自転車の活用を推進する「自転車活用推進法」を施行し、地方自治体に地域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努力義務を課しました。また、福岡県は平成 31 年 3 月に「福岡県自転車活用推進計画」を策定し、自転車に関する施策を推進しています。

本市においては、九州大学の移転等による移住者や観光客の増加等に伴い、自転車の利用者及び歩行者が増加しており、自転車の歩道通行や逆走による自転車関連事故が絶えず発生していることから、安全な道路通行空間をつくるためにも、これまでの自動車優先の道路施策から人中心の交通体系（歩行者＞自転車＞自動車）を整える道路施策へ転換を図る必要が求められています。

そのためには、行政機関はもとより、地域住民や交通事業者等、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に、また、誰もが安全に通行できる環境を整えるべく、「糸島市自転車利用基本計画」を策定し、体系的かつ計画的に自転車を利用しやすい環境づくりを推進します。

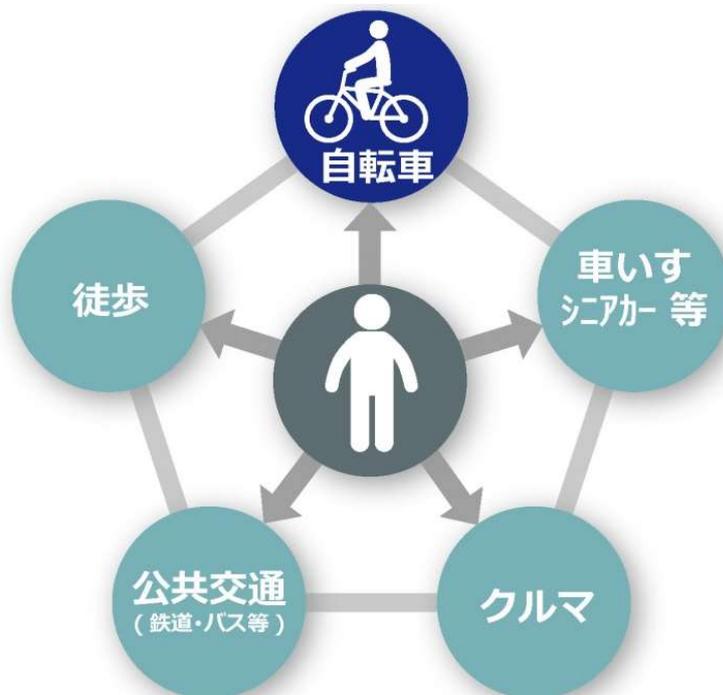


図 1-1 人中心の交通体系の概念図

## 1-2 基本理念

自転車が安全な交通手段であることを市民へ浸透させることにより、あらゆる分野で自転車が活用できる環境を創出します。

### 基本理念

市民が自転車を大切に思い、市民、事業者及び行政が協働して、交通ルールの遵守及びマナーの向上を図るとともに、安全に、安心して、楽しく自転車が利用できるまちづくりを進めます。

## 1-3 位置づけ

本計画は自転車活用推進法に基づき、「福岡県自転車活用推進計画」及び「第10次福岡県交通安全計画」を勘案して、自転車を安全で快適に利用でき、地域振興に活用していく取組みを進めるための計画とします。

また、「第2次糸島市長期総合計画（策定中）」、「糸島市都市計画マスタープラン」等、市の計画を踏まえたものとし、交通弱者である歩行者の安全を確保するため、「人優先」の交通安全思想を基本とします。

なお、自転車通行空間の整備手法については、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に準拠した計画とします。

※本計画により自転車が安全な交通手段であることを市民に浸透させることができ、市の政策として「自転車を活用したまちづくり」を推進する計画を策定する際には、パブリックコメント手続きを実施し、市民の意思を確認することとします。

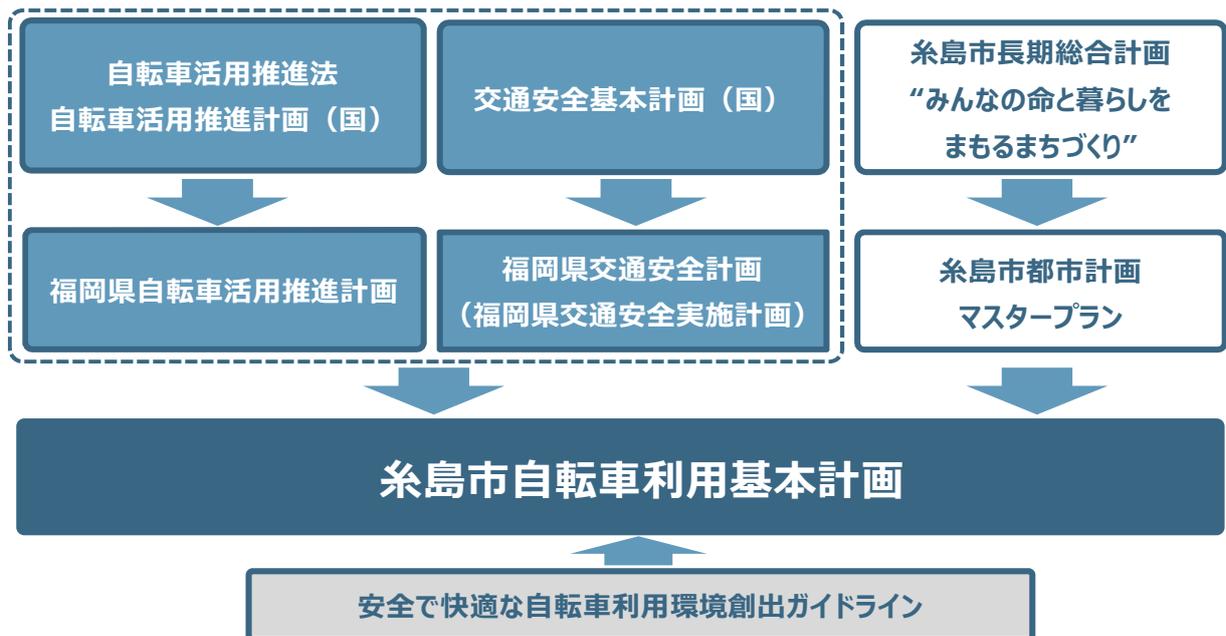


図 1-2 計画の位置づけ

## 1-4 計画期間

これまで自転車の歩道通行を基本として道路整備を行ってきた本市において、自転車の車道通行を原則とした自転車通行環境を整備していくことは容易ではなく、市民に「車道通行の原則」を浸透させるには、長い期間を要するものと考えられます。

本計画は、令和2年度(2020年度)から令和11年度(2029年度)までの10年間とします。

ただし、期間内であっても、社会経済情勢等の変化により、計画の見直し等が必要となった場合は計画の見直しを行うこととします。

## 1-5 計画の対象範囲

本計画は、市全域を対象とします。

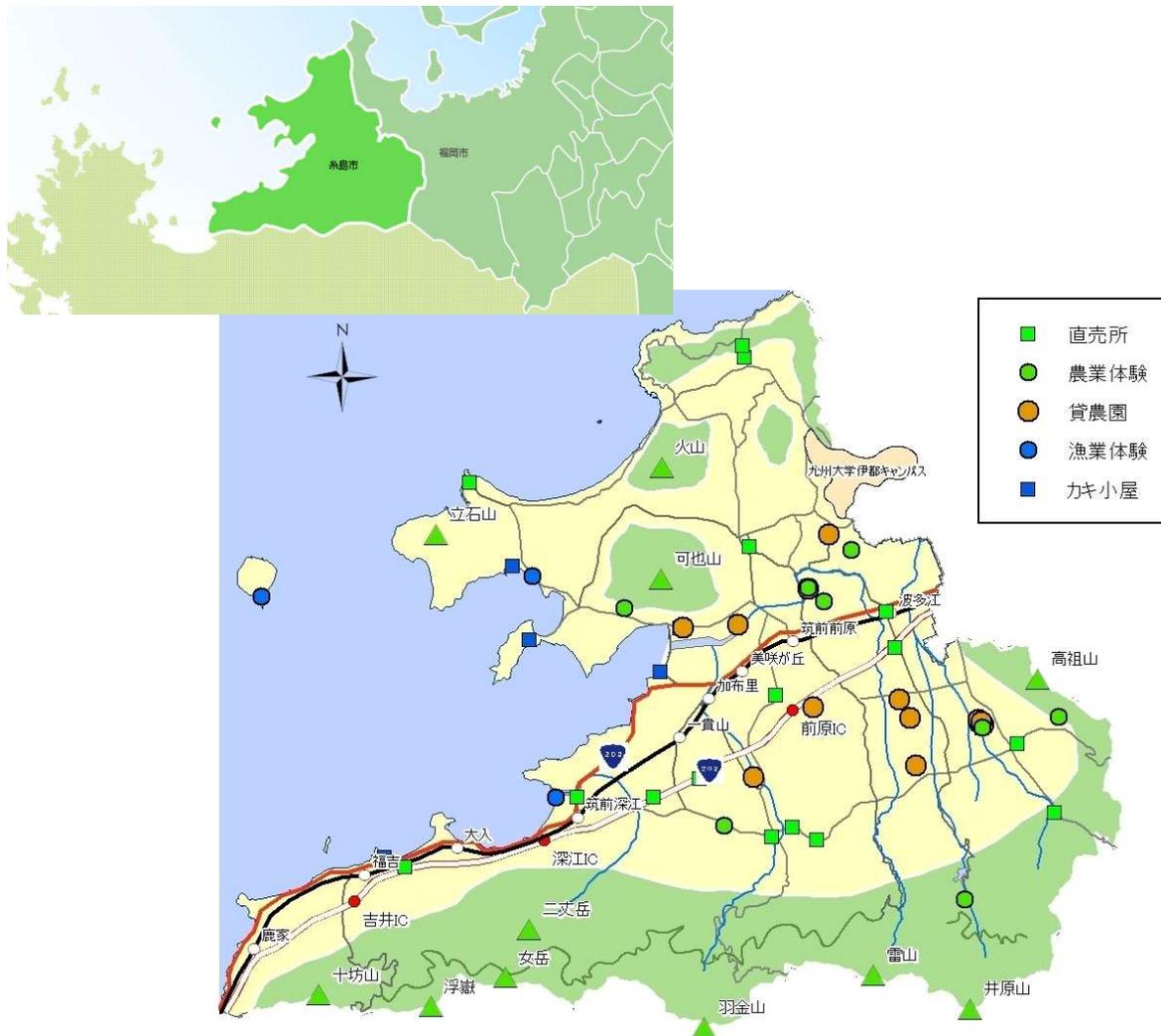


図 1-3 計画の対象範囲

## 2. 自転車利用を取り巻く情勢

**「自転車は『車両』であり、車道通行が原則」という観点に基づきガイドライン等が整備。**

今から50年ほど前の昭和30年代後半から40年代前半にかけて、我が国は自動車の普及に伴い交通事故が急増し、交通戦争と呼ばれた時代がありました。自転車事故も多く発生していたため、昭和45年に道路交通法を改正して自転車が歩道を通行できるようにするとともに、道路構造令を改正して自転車の走れる歩道（自転車歩行者道）の規定を設けました。

近年、自転車の歩道通行の危険性を指摘する研究報告などが多く発表されています。車道を通行する自転車は、自動車から視認されやすいため、事故は比較的起こりにくく、一方、歩道を通行する自転車は、一見安全のように思えますが、自動車から視認されにくいいため、交差点での自動車との出会い頭事故などの思いがけない事故が発生しやすくなります。また、歩道上における自転車と歩行者の事故では、高額な損害賠償が発生するなど、社会問題となっています。

歩道上における歩行者と自転車の事故の増加をうけ、平成20年1月、自転車道・自転車専用通行帯等の「分離」された走行空間の整備を行うモデル地区の検討が開始され、平成24年には、望ましい自転車通行空間の整備のあり方等を示した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（以下「ガイドライン」という。）が公表されました。

平成28年7月には、ガイドラインの一部が改訂され、市町村全域ではなく、優先的計画策定エリアからの段階的な自転車ネットワーク計画策定方法が導入され、自転車ネットワーク計画対象路線における自転車歩行者道の活用を整備計画の選択肢から除外すること等が追記されました。

平成29年5月には、自転車の活用の一層の推進を図るため、様々な分野における取組みを総合的かつ計画的に進めるため、自転車活用推進法が施行されました。この法律は、自転車の活用の推進に関し、基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、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ものです。

平成30年6月には、国の自転車活用推進計画が策定されました。福岡県においても、「福岡県自転車活用推進計画」が平成31年3月に策定されました。

表 2-1 自転車に関連する国や福岡県の動き

時期	施策	概要
昭和 35 年	道路交通法の公布・施行	●自転車は軽車両として車道左側の走行が原則となる。
昭和 40 年代後半	「交通戦争」	●自動車交通が昭和 30 年代から急成長期に入り、昭和 49 年には乗用車台数が昭和 30 年の約 20 倍にまで増加。それに伴い交通事故発生件数、交通事故死者数が共に激増。ピークの昭和 45 年には交通事故死者数が 16,765 人に達し、「交通戦争」と呼ばれる状態となった。
昭和 45 年	道路交通法の改正 自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入	●交通戦争を背景として、公安委員会が支障が無いと認めた場合に歩行者の通行を妨げないような速度と方法での自転車の歩道通行を可能とする交通規制を導入。それ以降、自転車歩行者道の整備等により自転車と自動車の分離を推進。
平成 19 年 7 月	自転車安全利用五則が決定	●普通自転車の歩道通行要件の見直しとともに、「自転車の安全利用の促進について」（自転車安全利用五則を添付）が交通安全対策本部決定。
平成 23 年 10 月	自転車は「車両」であることの 通達	●警察庁は、自転車は「車両」であることの徹底を基本的な考え方とし、自転車と歩行者の安全確保を目的とした総合的な対策を通達。
平成 24 年 11 月	安全で快適な自転車利用環境 創出ガイドライン	●計画、設計、利用ルールの徹底、総合的な取り組みの 4 つの観点から構成。 ●計画では、自転車ネットワーク計画を地域で策定するための手順や検討方法が示されているとともに、自転車ネットワーク計画に位置付けられた路線の整備形態選定に関する考え方や目安が示されている。
平成 28 年 7 月	安全で快適な自転車利用環境 創出ガイドライン (一部改訂)	●自転車ネットワーク等を対象とした、段階的なネットワーク計画策定方法の導入。 ●完成形態（本来の整備形態）による整備が当面困難な場合には、車道通行を基本とした暫定形態を積極的に活用。 ●自転車のピクトグラムや矢羽根型路面表示の仕様の標準化。
平成 29 年 3 月	福岡県自転車条例 (福岡県自転車の安全で適 正な利用の促進に関する条 例) の公布・施行	●県による県民への広報・啓発と学校、家庭における自転車交通安全教育の実施を定める。 ●夜間におけるライト点灯、飲酒運転の禁止等の自転車利用者の責務や自転車の点検整備、自転車保険等への加入の努力義務等を定める。
平成 29 年 5 月	自転車活用推進法	●自転車の活用を総合的・計画的に推進するため、国・県・地方公共団体・公共交通事業者・国民の責務を規定。
平成 30 年 6 月	自転車活用推進計画 (国)	●自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成、「サイクリススポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現」、「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」、「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」の 4 つの目標掲げる。

時期	施策	概要
平成 31 年 3 月	福岡県自転車活用推進計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「自転車を快適に利用できるまちづくり」、「自転車を活用したスポーツ活動と健康づくりの推進」、「自転車を活用した観光振興と地域の活性化」、「自転車・歩行者・自動車が安全に通行する社会づくりの推進」の 4 つを長期的視点で実施すべき目標として設定。</li> <li>●これらの目標のもとに、「自転車通行空間の整備促進」、「サイクルスポーツの普及促進」、「サイクルツーリズムの促進」、「安全教育と交通安全指導者の養成」など具体的な取り組みを展開する考え方を「施策の方向性」として、11 項目を整理。</li> </ul>
平成 31 年 4 月	道路構造令の一部改正	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車を安全かつ円滑に通行させるため設けられる帯状の車道の部分として「自転車通行帯」に関する規定を道路構造令上に新たに規定。</li> </ul>
令和 2 年 4 月	改正 福岡県自転車条例（福岡県自転車の安全で適正な利用の促進及び活用の推進に関する条例）の公布・施行	<ul style="list-style-type: none"> <li>●自転車の安全適正利用の促進と自転車活用の推進により安全・安心で活力ある福岡県の実現を目指す条例。</li> <li>●自転車保険等への加入を義務化。</li> <li>●事故時の負傷者の救護・警察官への報告義務や高齢者のヘルメット着用の努力義務を規定。</li> <li>●「自転車を快適に利用できるまちづくりの推進」、「自転車を活用したスポーツと健康づくりの推進」、「自転車を活用した観光振興と地域の活性化の推進」による自転車の活用推進を規定。</li> </ul>

## 2-1 国の自転車活用推進計画

国は、自転車活用推進法に基づき、平成 30 年 6 月に「自転車活用推進計画」を閣議決定しました。この計画では、「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」、「サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現」、「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」、「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」の 4 つの目標を掲げ、実施に取り組んでいます。

### <自転車活用推進計画の概要>

#### **目標 1 : 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成**

- 1 自転車通行空間の計画的な整備の促進
- 2 路外駐車場の整備や違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保
- 3 シェアサイクルの普及促進
- 4 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備促進
- 5 自転車の IoT 化の促進
- 6 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた自転車通行空間の整備

#### **目標 2 : サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現**

- 7 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
- 8 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
- 9 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の促進
- 10 自転車通勤の促進

#### **目標 3 : サイクルツーリズムの促進による観光立国の実現**

- 11 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
- 12 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

#### **目標 4 : 自転車事故のない安全で安心な社会の実現**

- 13 高い安全性を備えた自転車の普及促進
- 14 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の推進
- 15 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動や指導・取締りの重点的な実施
- 16 学校における交通安全教室の開催等の推進
- 17 自転車通行空間の計画的な整備の促進
- 18 災害時における自転車の活用の推進

## 2-2 福岡県の自転車活用推進計画

福岡県の自転車を取り巻く現状や課題および国の自転車活用推進計画等を踏まえ、福岡県は平成 31 年 3 月に福岡県自転車活用推進計画を策定しています。

この計画では、長期的視点で実現すべき目標として、「自転車を快適に利用できるまちづくり」、「自転車を活用したスポーツ活動と健康づくり」、「自転車を活用した観光振興と地域の活性化」、「自転車・歩行者・自動車が安全に通行する社会づくり」の 4 つを定め、その方向性と具体的な取組みを示しています。

### <福岡県自転車活用推進計画の概要>

#### 目標 1：自転車を快適に利用できるまちづくり

- 1 自転車通行空間の整備促進
- 2 自転車通行空間の確保と違法駐車取締り強化
- 3 放置自転車対策の推進
- 4 シェアサイクル等の普及促進

#### 目標 2：自転車を活用したスポーツ活動と健康づくりの推進

- 5 サイクルスポーツの普及促進
- 6 自転車による運動機会の提供

#### 目標 3：自転車を活用した観光振興と地域の活性化

- 7 サイクルツーリズムの促進
- 8 自転車の活用による地域の魅力発信

#### 目標 4：自転車・歩行者・自動車が安全に通行できる社会づくりの推進

- 9 安全教育と交通安全指導者の養成
- 10 点検整備、自転車保険の加入促進など安全通行の確保
- 11 災害時の自転車活用

## 2-3 第10次福岡県交通安全計画

交通安全対策基本法第25条第1項の規定により、福岡県は「第10次福岡県交通安全計画」（計画期間：平成28年度～令和2年度）を策定しています。県内の交通安全に関して県、市町村等が取り組むべき施策を定め、自転車に関しては、「歩行者及び自転車の安全確保」、「自転車利用環境の総合的整備」、「自転車の安全利用の推進」などを定めています。

県交通安全計画を受けた「令和元年度福岡県交通安全実施計画」では、自転車利用の安全対策について、個々のハード・ソフト対策が示されています。

### <令和元年度交通安全実施計画の概要（自転車利用の安全対策）>

#### **1：自転車利用環境の総合的整備**

- 自転車通行環境の整備
- 自転車通行空間を確保するための総合的な駐車対策の推進
- 駐輪対策
- 自転車の共同利用（コミュニティサイクル）

#### **2：自転車交通安全教育及び指導・啓発**

- [県教育庁]県立学校長研修会等での周知徹底。学校安全担当教員に対する研修の実施。通知文の発出。
- [県警察本部]自転車利用者に対する交通ルール・マナーの周知、自転車安全教育の推進
- [県人づくり・県民生活部]自転車安全教育指導者講習会の開催。四季の交通安全県民運動での広報啓発、啓発リーフレットの配布。自転車安全利用講習会の開催。多言語啓発チラシ作成・配布。インターネットを活用した啓発。映像コンテンツ放映。
- [県私学振興・青少年育成局]私立小学生、中学生、高校生に対する学校教育（交通安全教室等）における指導の推進、任意保険の加入奨励。

#### **3：自転車の安全性の確保**

- [県教育庁]通知文の発出
- [県警察本部]自転車安全教育等の推進、交通事故発生時のリスク等の周知。
- [県人づくり・県民生活部]四季の交通安全県民運動。講習会等における自転車の安全利用促進、啓発リーフレットの作成・配布。自転車販売店、自転車販売店の組合及び県ホームページ等を通じた、保険加入の必要性についての周知。
- [県私学振興・青少年育成局]私立学校が行う自転車安全利用の指導の推進。自転車通学者の保険加入の義務付け奨励。全児童、生徒及びその保護者への保険加入の必要性についての周知。

#### **4：自転車利用者に対する指導取締りの強化**

- 街頭活動の強化
- 指導警告活動の強化（自転車指導警告票・自転車安全指導カードの活用）
- 指導取締り活動の強化
- 違法駐輪防止指導等の推進

## 2-4 第2次糸島市長期総合計画

本市では、近い将来必ず訪れる人口減少をしっかりと見据えつつ、持続可能なまちを目指し、市民力・地域力を発揮して、「新しい時代の糸島」をつくりあげていくため、「糸島市まちづくり基本条例」に基づき、市の最上位計画として「第2次糸島市長期総合計画」を策定します。

**将来像：人とまちの魅力が輝く 豊かさ実感都市 いとしま**

### まちづくりの基本方針（戦略）

- ① 自立度の高い糸島づくり
- ② 魅力を磨き上げる糸島づくり
- ③ 住みやすい・住み続けたい糸島づくり

### まちづくりの重点課題

- ① 子育て・教育環境の充実
- ② 防災・減災対策
- ③ 経済活性化（稼ぐ）への取組
- ④ 学術研究都市づくり
- ⑤ 超高齢化社会への対応

### まちづくりの基本目標（戦術）

- |                      |                      |
|----------------------|----------------------|
| ① 将来社会で輝く子どもを育むまちづくり | ④ 健康で安心して暮らせるまちづくり   |
| - 子育て・親育ちの支援の充実      | - 包括的な地域福祉の推進        |
| - 保育・学校教育の充実         | - 健康・医療の充実           |
| - 切れ目のない学習機会の充実      | - 支援を必要とする人たちへの福祉の充実 |
| ② 人と人がつながり助け合うまちづくり  | ⑤ ブランド糸島で活気あふれるまちづくり |
| - コミュニティの活性化         | - 農林水産業の振興           |
| - 人口減少地域対策           | - 地域経済の活性化           |
| - 男女共同参画・人権・多文化共生の推進 | - 観光の成長産業化           |
| ③ みんなの命と暮らしを守るまちづくり  | - 企業誘致の促進            |
| - 防災対策               | ⑥ 快適ですみよいまちづくり       |
| - 消防・救急の充実           | - 都市機能の充実            |
| - 防犯・交通安全の推進         | - 交通環境の充実            |
|                      | - 道路などの整備            |
|                      | - 下水道の整備             |
|                      | - 環境の保全              |

## 2-5 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

本ガイドラインは、平成24年4月に、「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」からの提言を受け、国土交通省と警察庁が連携し、作成したものです。その後、平成28年7月に一部改訂が行われました。

### I. 自転車通行空間の計画

- 自転車ネットワーク計画の作成を進めるため、計画目標等の設定、自転車ネットワーク路線の選定、整備計画の選定など計画作成手順を提示。
- 車の速度や交通量等に応じ、車道通行を基本とした整備形態の選定の考え方、目安を提示。
- 整備に当たり道路空間の再配分や道路拡幅の可能性、速度の見直しによる整備形態の変更を検討するとともに、整備が困難な場合は、整備可能な当面の整備形態、代替路の検討などの対応を提示。

### II. 自転車通行空間の設計

- 自転車道、自転車専用通行帯、車道混在における設計の基本的な考え方（分離工作物、幅員、路面標示等）を提示。
- 直線的に接続するなどの交差点部における設計の考え方を示し、自動車を分離又は混在させる自転車専用通行帯の対応案等を提示。

### III. 利用ルールの徹底

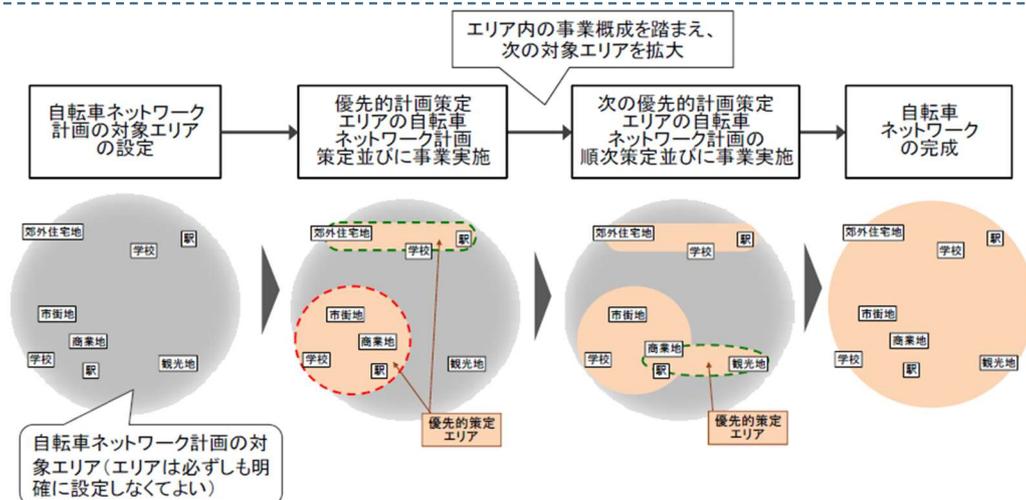
- 以下の3つの観点から利用ルール徹底の取り組みを提示。
  - ・全ての利用者へのルール周知（学校教育、免許証更新時等）
  - ・ルール遵守のインセンティブ付与（児童等への自転車運転免許証の交付、事故の危険性周知等）
  - ・指導取締り（悪質、危険な違反への検挙措置等）

### IV. 自転車利用の総合的な取り組み

- 駐停車・駐輪対策として、自転車専用通行帯区間での駐車禁止規制等の実施と取締り等の取り組みを提示。
- 利用促進として、自転車マップ作成、レンタサイクル導入等の取り組みを提示。

<平成28年7月改訂の主なポイント>

- ① 段階的な自転車ネットワーク計画策定方法の導入
- ② 自転車の車道通行を基本とした暫定形態の積極的な活用
- ③ 自転車道は一方通行を基本とする
- ④ 自転車のピクトグラムや矢羽根型路面標示の仕様の標準化



[図版出典]国土交通省,警察庁;「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」,平成28年7月

図 2-1 段階的な計画策定イメージ

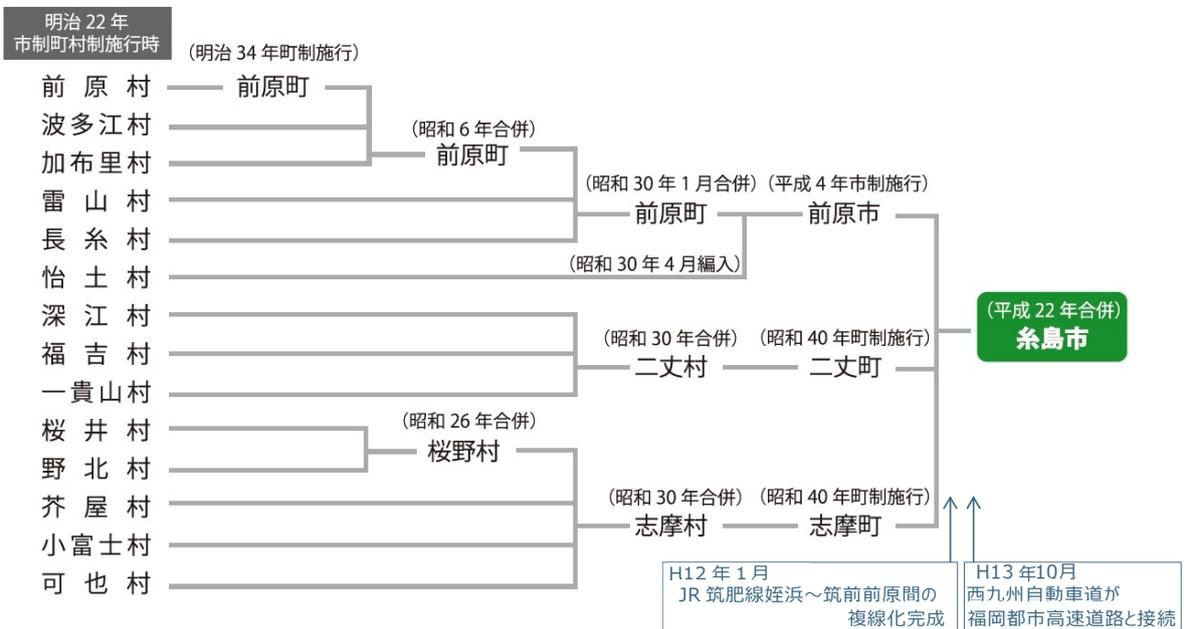
# 3. 糸島市の状況

## 3-1 市の成り立ち

合併により誕生した本市は、旧前原市、旧二丈町、旧志摩町等の3つの拠点が存在。

明治 22 年の市制町村制施行時には 14 の村が発足し、その後、幾度か町村合併が行われてきました。道路法が施行された昭和 27 年ごろは、市町村合併が進められた（昭和の大合併）時であり、前原町、二丈村、志摩村の3つの自治体となりました。

その後、昭和 40 年に二丈村と志摩村が町制を施行し、平成 4 年には前原町が市制を施行し前原市となり、平成 22 年 1 月には「平成の大合併」により『糸島市』が誕生しました。ちなみに、市名の由来となっている、糸島郡の名前は、怡土郡と志摩郡の両郡の名前をつなげて別の字をあてたものです。



〔図版出典〕糸島市;「第 1 次糸島市長期総合計画」,平成 23 年 3 月

図 3-1 市の成り立ち

また、平成 30 年 10 月には、平成 17 年より進められていた九州大学の伊都キャンパスへの移転が完了しました。市では、これを契機として更に学術研究都市づくりに取り組んでいます。

《九州大学学術研究都市構想》

21 世紀の「知の時代」に相応しい地域の「知の拠点」、  
「知的クラスター」づくりを目指して、「九州大学学術研究都市構想」を平成 13 年に策定し、九州経済連合会、福岡県、福岡市、糸島市、九州大学で構成する九州大学学術研究都市推進協議会を中心に、学術研究都市の実現に取り組んでいます。

〔図版出典〕公益財団法人九州大学学術研究都市推進機構,平成 13 年 6 月

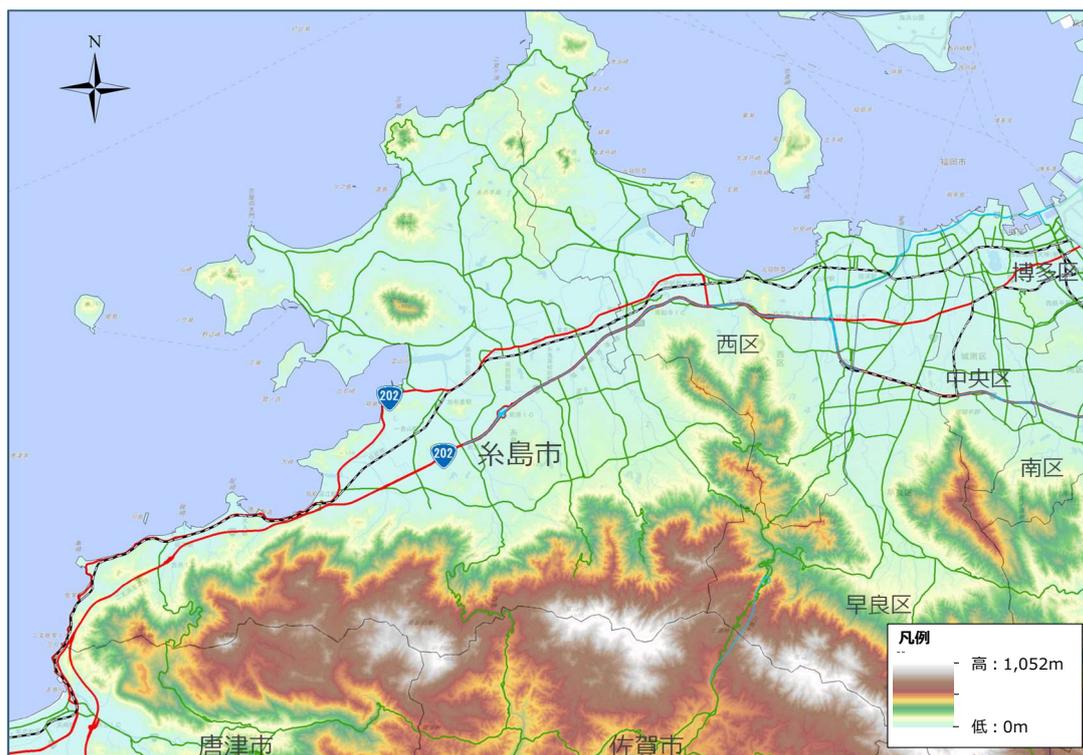
図 3-2 九州大学学術研究都市構想のイメージ

### 3-2 地勢・気候

福岡市に隣接しており、広大な糸島平野に市街地が形成されています。

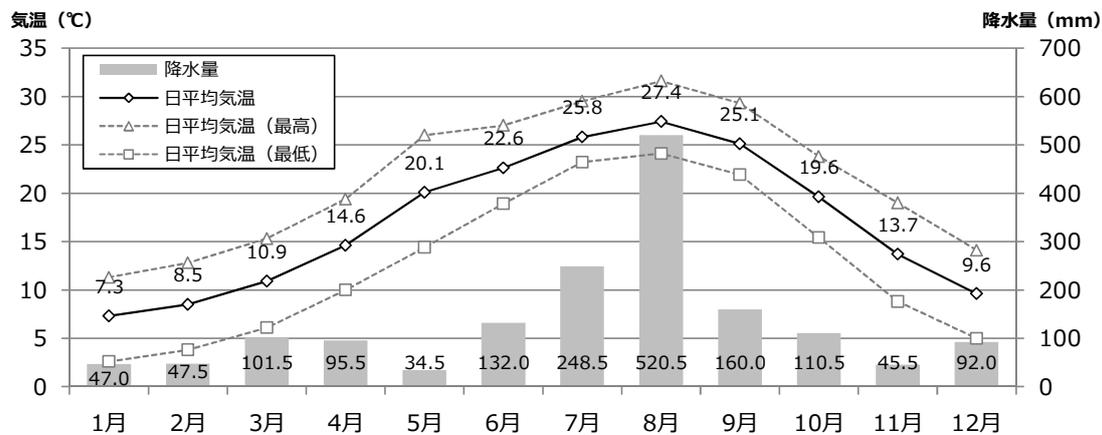
本市は、北部は玄界灘に接し、東部は福岡市に隣接しています。南部は、脊振山地があり佐賀市や唐津市と接する山岳地形になっています。中央部の糸島平野には、広大な田園地帯が広がり、東西に通る JR 筑肥線、国道 202 号沿線を中心に市街地が形成されています。福岡市の中心部まで JR や車で約 30~40 分と、交通アクセスの便利な地域です。

また、冬でも平均気温が 7.3℃と比較的に温暖な気候の地域です。



(データ)基盤地図情報数値標高モデル(10m メッシュ)により描画

図 3-3 地形



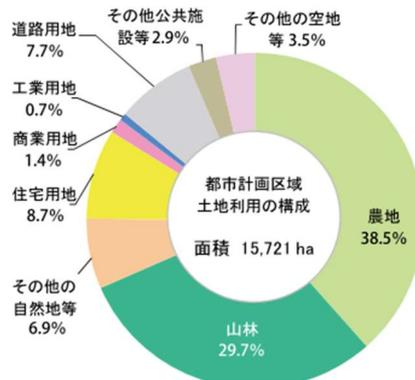
(データ)気象庁,前原観測所 (2019年)

図 3-4 平均気温と降水量

### 3-3 土地利用状況

都市計画基礎調査によると、都市計画区域内の土地利用は、農地が 38.5%と最も多く、次いで山林が 29.7%で、自然的土地利用が全体の約 75%を占めています。

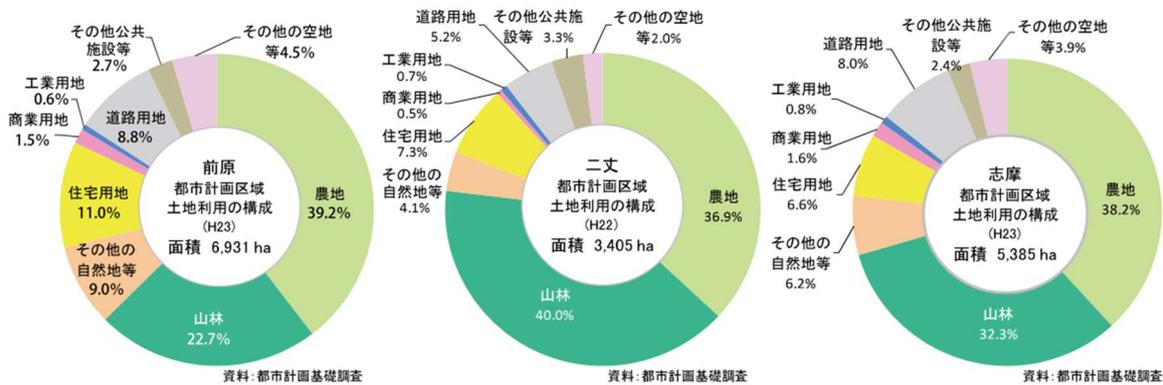
都市的土地利用では、住宅用地 8.7%、商業用地 1.4%、工業用地 0.7%となっており、工業用地は極めて少なくなっています。



※前原、志摩はH23年、二丈はH22年 資料：都市計画基礎調査

(図版出典)糸島市；「第1次都市計画マスタープラン」,平成 25 年 3 月

図 3-5 土地利用の状況



(図版出典)糸島市；「第1次都市計画マスタープラン」,平成 25 年 3 月

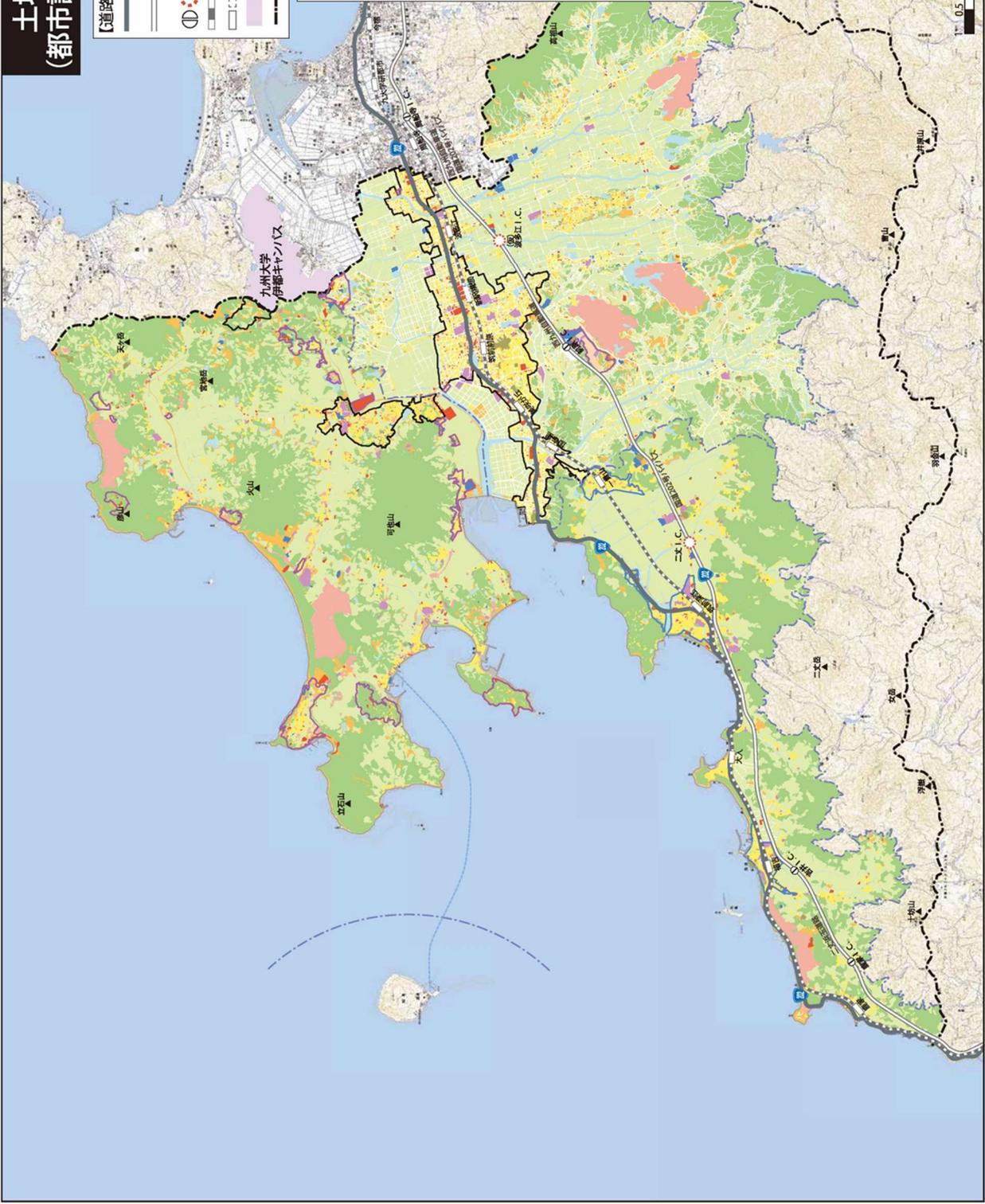
図 3-6 地域別の土地利用の状況

# 土地利用現況図 (都市計画区域内のみ)

- 【道路・鉄道・施設】**
- 一般国道202号
  - 一般国道202号バイパス
  - 及び西九州自動車道
  - 道路
  - I.C./新 I.C. (構想)
  - 鉄道
  - 二子 鉄道駅/新駅 (構想)
  - 九州大学伊都キャンパス
  - 糸島市境界

- 【現況土地利用】**
- 農地
  - 山林
  - 水面
  - その他の自然地
  - 住宅用地
  - 商業用地
  - 工業用地
  - 公益施設用地
  - 道路・交通施設用地
  - 公共空地
  - その他の空地
  - 農林漁業施設用地
  - 未利用宅地

- 【土地利用区域】**
- 都市計画区域界
  - 市街化区域 (前原・志摩)
  - 二丈用途地域指定区域
  - 市街化調整区域内地区計画



(図版出典)糸島市；「第1次都市計画マスタープラン」,平成 25年 3月

図 3-7 土地利用状況図

### 3-4 人口動態

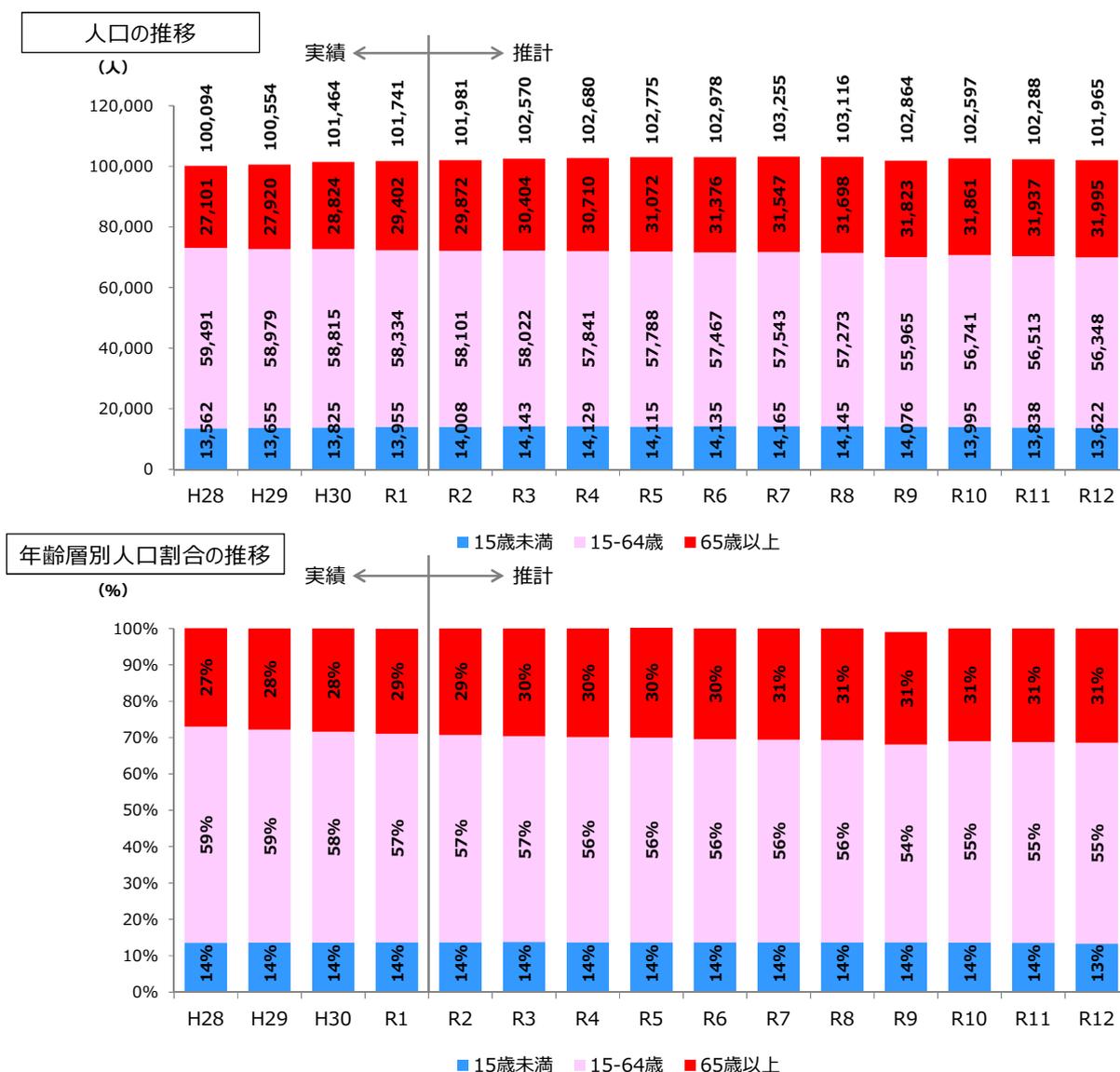
#### 3-4-1 人口の推移

市の人口推移は近年横ばい、人口は中央部（JR 沿線、国道 202 号沿線）を中心に分布しています。

人口減少社会の中、市の総人口はここ数年増加傾向にあります。将来の人口推計では、令和 7 年にピークに達し、その後減少に転じ、令和 12 年の総人口は 101,965 人となる見込みです。

人口 3 区分では、生産年齢（15-64 歳）人口は減少傾向、高齢者（65 歳以上）人口は増加傾向、年少（15 歳未満）人口は令和 7 年までは増加するものの、その後、減少に転じることが予想されています。

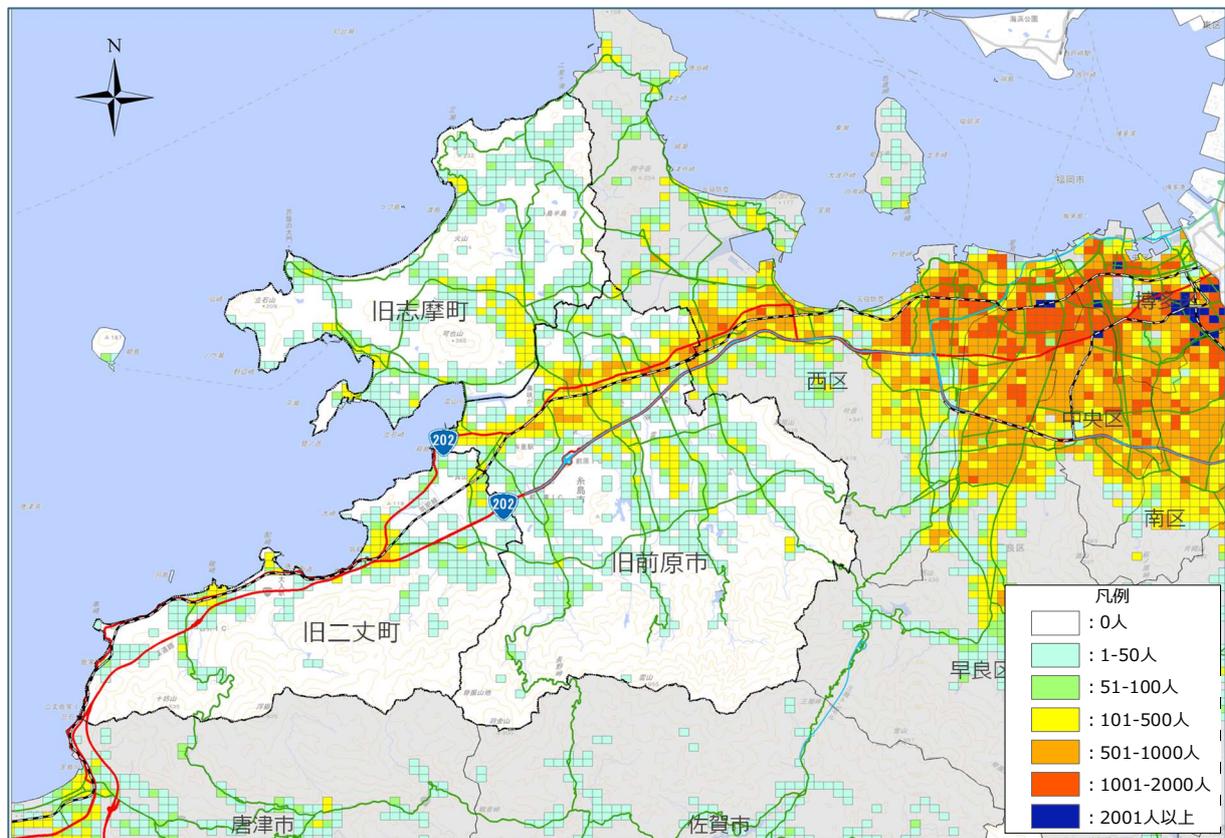
※第 2 次糸島市長期総合計画においては、推計人口 101,965 人に加えて、政策的誘導人口の増加を 2,000 人程度見込み、将来人口を 104,000 人に設定しています。



〔データ〕糸島市、「第 2 次糸島市長期総合計画〔令和 3 年度-令和 12 年度〕〈基本構想(案)〉中間答申」、令和 2 年 2 月

図 3-8 人口の推移と年齢別人口割合

本市の人口は、国道 202 号および県道の沿線に集中しています。国道 202 号沿線は特に人口が多くなっています。国道 202 号沿線以外にも、旧前原市、旧志摩町、旧二丈町それぞれに人口が集中している地域が点在しているのが本市の特徴です。



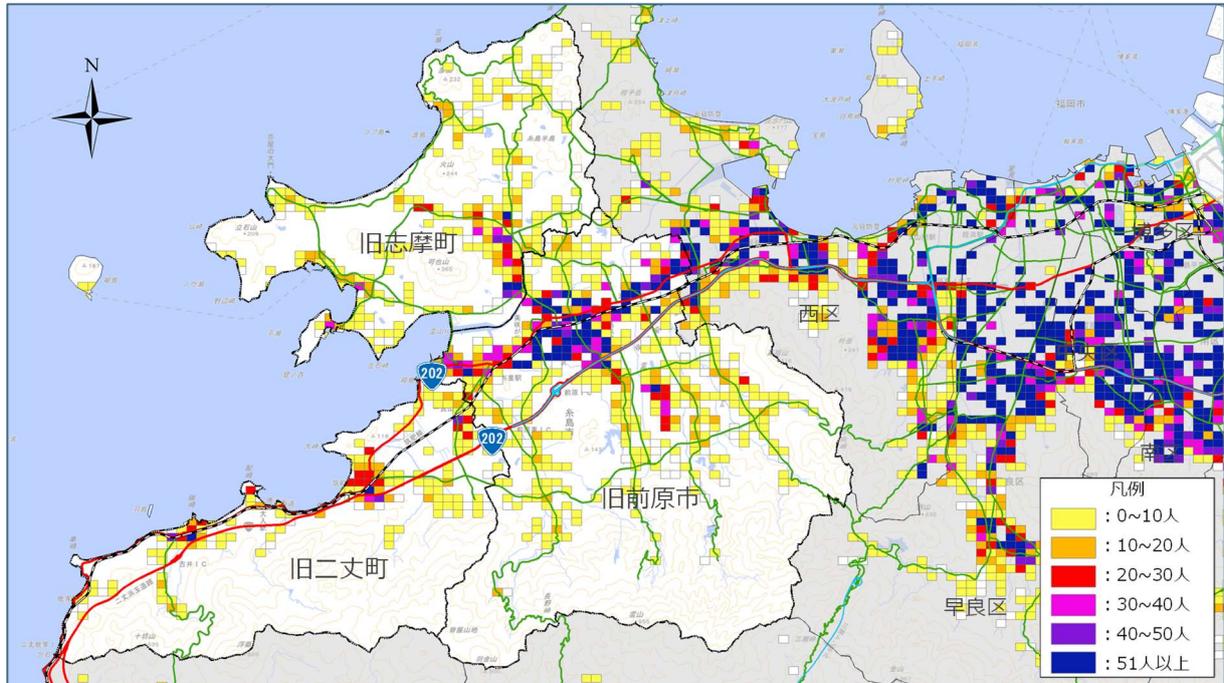
(データ)平成 27 年国勢調査 (250m メッシュ人口)

図 3-9 人口分布

### 3-4-2 年少人口と高齢化率

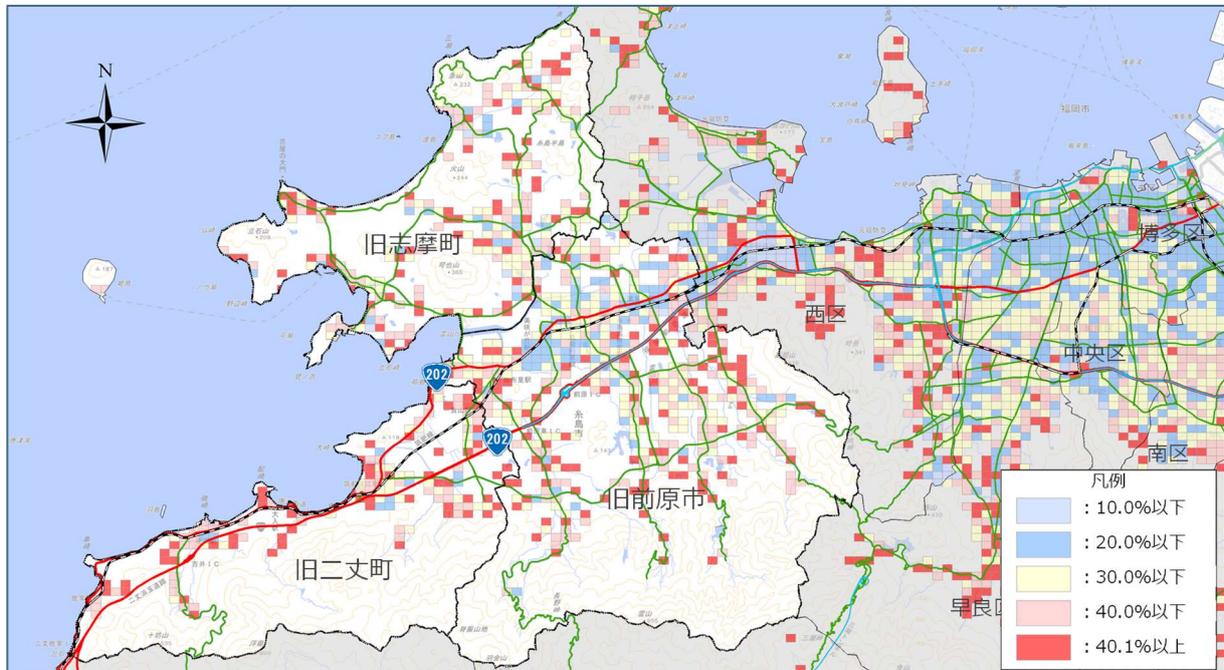
若年層は JR 沿線の中央部に多く分布。高齢者は、市内全域にまんべんなく分布しています。

JR 筑前前原駅を中心とした JR 沿線に年少人口が多く、高齢化率の高い地域が山地を除く市内全域にまんべんなく分布しています。



(データ)平成 27 年国勢調査 (250m メッシュ人口)

図 3-10 年少人口 (15 歳未満) の分布



(データ)平成 27 年国勢調査 (250m メッシュ人口)

図 3-11 高齢化率 (65 歳以上)

### 3-5 交通網（道路・鉄道）

#### 3-5-1 道路

国道 202 号および同バイパスが東西方向の主要交通の軸となっています。

南北方向は、主要な県道が地域の拠点を結んでいます。

市内の道路は、国道 202 号バイパスの一部が 3 車線以上、県道が概ね 2 車線(片側 1 車線)。

北を玄界灘、南を脊振山系に挟まれた本市では、東西に横断する国道 202 号が主要な交通の軸となっており、南北方向は、主要な県道が地域の拠点を結んでいます。国道 202 号バイパスが片側 2 車線（4 車線）で整備されている他は、主要な路線は 2 車線で整備されています（図 3-12、図 3-13）

国道 202 号は、福岡市との境となる市東部で交通量が多く、平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査によると 10,000 台/日以上となっています。南北方向の路線では、県道津和崎潤線や県道前原富士線の交通量が比較的多くなっています（図 3-14）。

県の地域防災計画では、国道 202 号のほか県道大野城二丈線や県道前原富士線などが緊急輸送道路に指定されています（図 3-15）。

国道 202 号バイパス（今宿道路）の一部、県道津和崎潤線の一部で自転車通行空間が整備されています（約 4.1km）。なお、自転車歩行者道は、「自転車は車道通行が原則」の基準に合致していないため、整備延長から除外しています（図 3-16）。

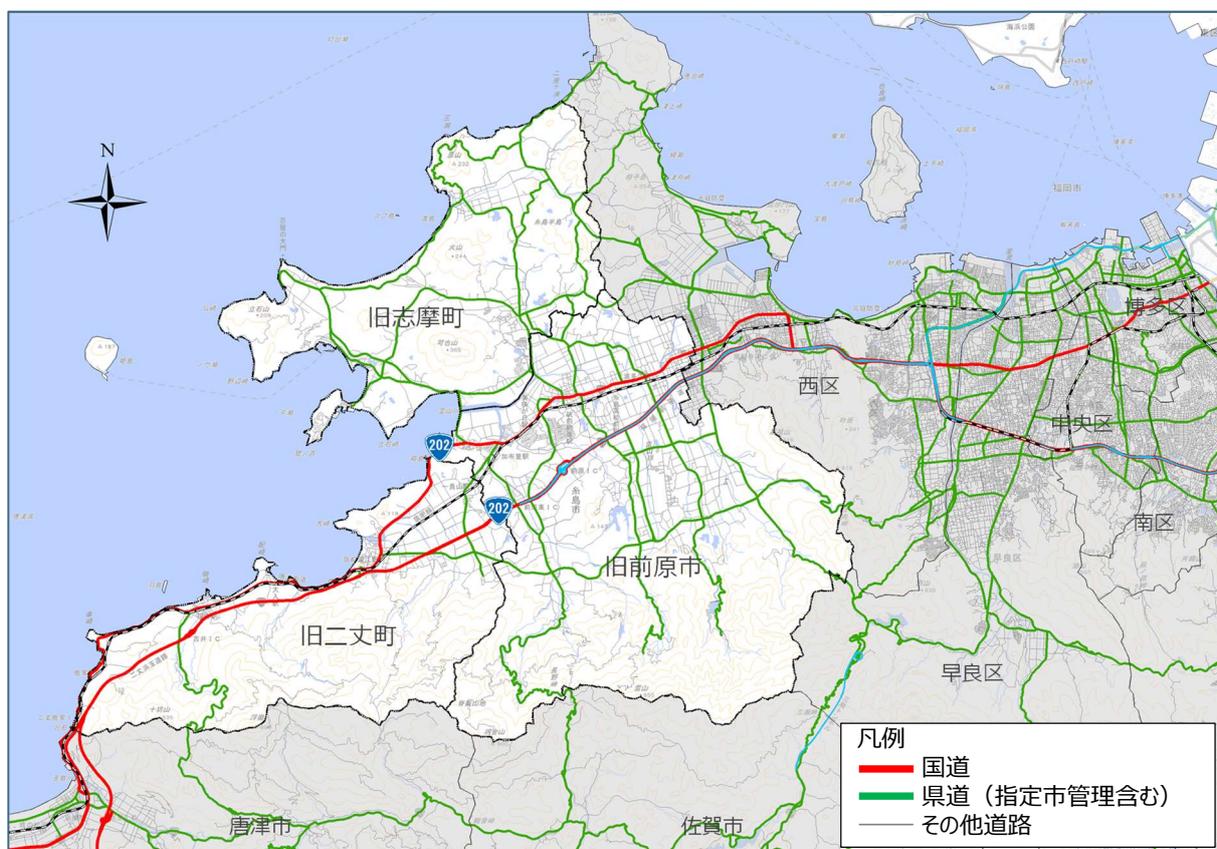


図 3-12 道路網図

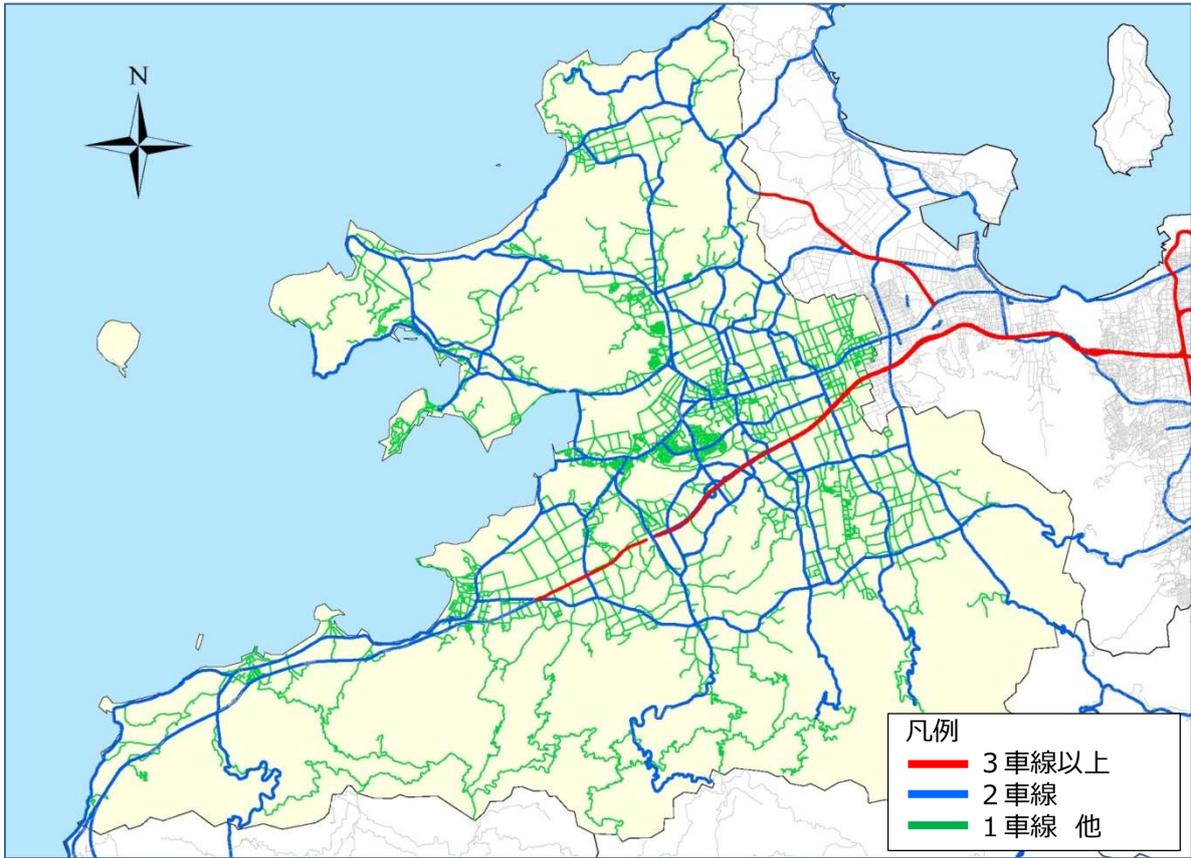
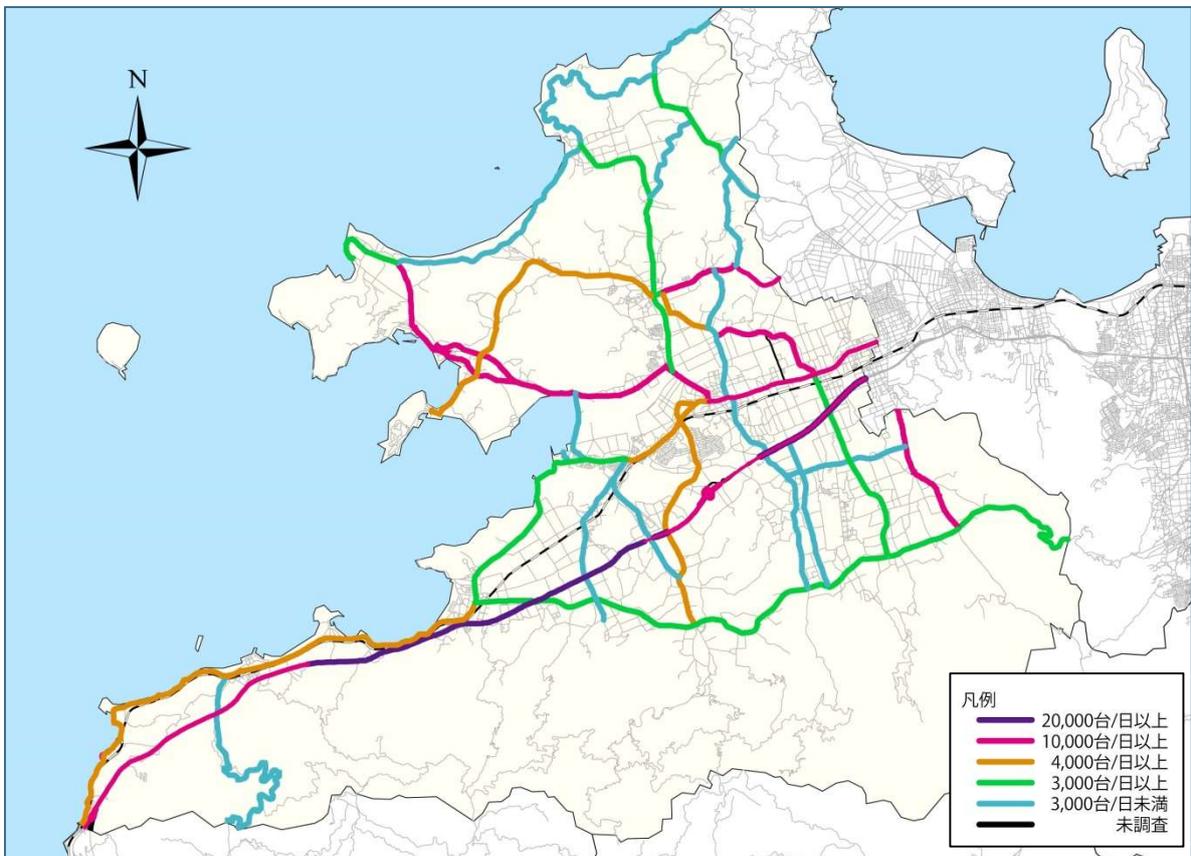


図 3-13 道路の車線数



(データ)平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査

図 3-14 自動車交通量

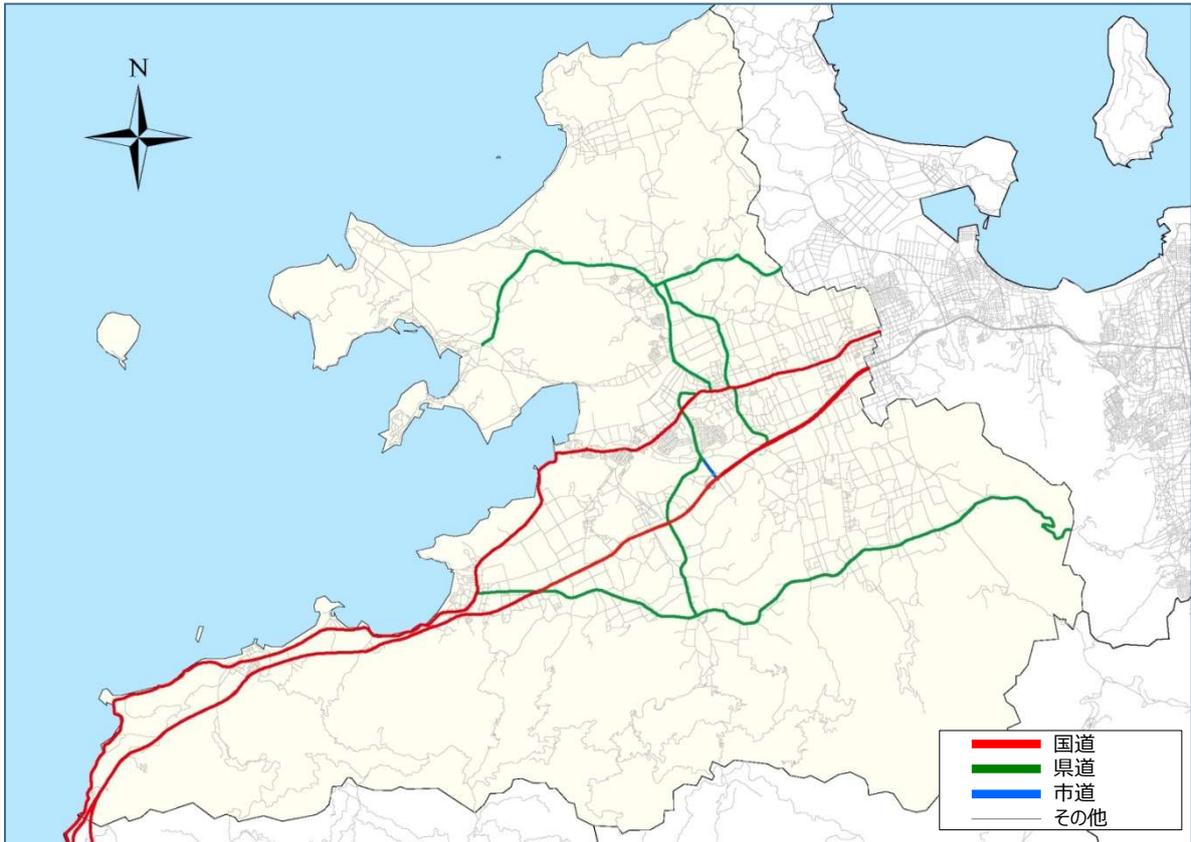


図 3-15 緊急輸送道路



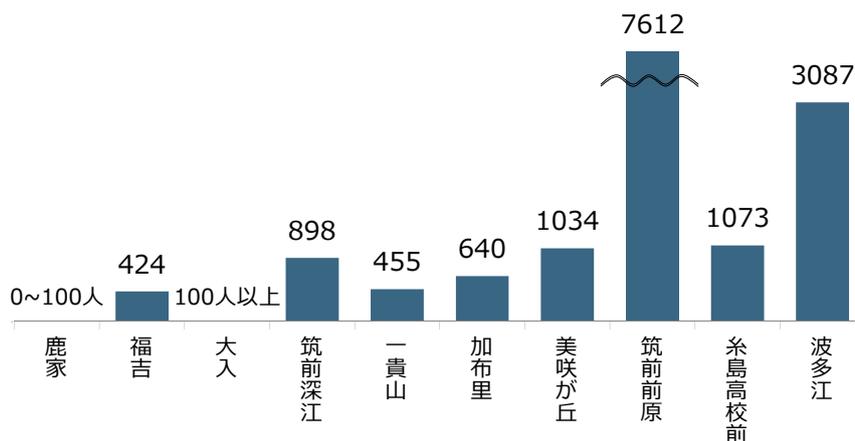
図 3-16 自転車通行空間整備状況

### 3-5-2 鉄道

糸島市内に JR 筑肥線の 10 駅が立地。筑前前原駅では、1 日約 7,600 人が利用。

本市には、JR 筑肥線が東西に横断しており、10 駅が立地しています。1 日の乗客人員が最も多いのは筑前前原駅であり、JR 九州の営業データによると 1 日約 7,600 人が利用しています。次いで、波多江駅が約 3,000 人となっています。平成 31 年 3 月には、新駅「糸島高校前」が完成し、今後、高校生の通学等により駅周辺での自転車利用が想定されます。

鉄道の利用は、市の東部で多くなっており、西部では人口も少ないこともあり利用人数は減少傾向にあります。



〔データ〕JR 九州旅客鉄道株式会社, 2018 年度交通・営業データ (HP) ※鹿家駅及び大入駅の乗客数は未公表。

図 3-17 鉄道駅別乗客人員数 (人/日) (2018 年度)



図 3-18 鉄道網

### 3-6 観光客数の推移

市の観光入込客数は増加傾向です。

市北部は、玄界灘に面しており美しい海岸線や、豊かな自然が広がっています。

平成 30 年（2018 年）の福岡県観光入込客推計調査によると、1 年間に本市を訪れた観光客は、682.7 万人にのぼり、増加傾向が続いています。

なお、福岡県に観光で訪れる外国人は、平成 29 年中には前年比で 19.3% 増の 300 万人となり、全国で 7 位の観光客数になっています。

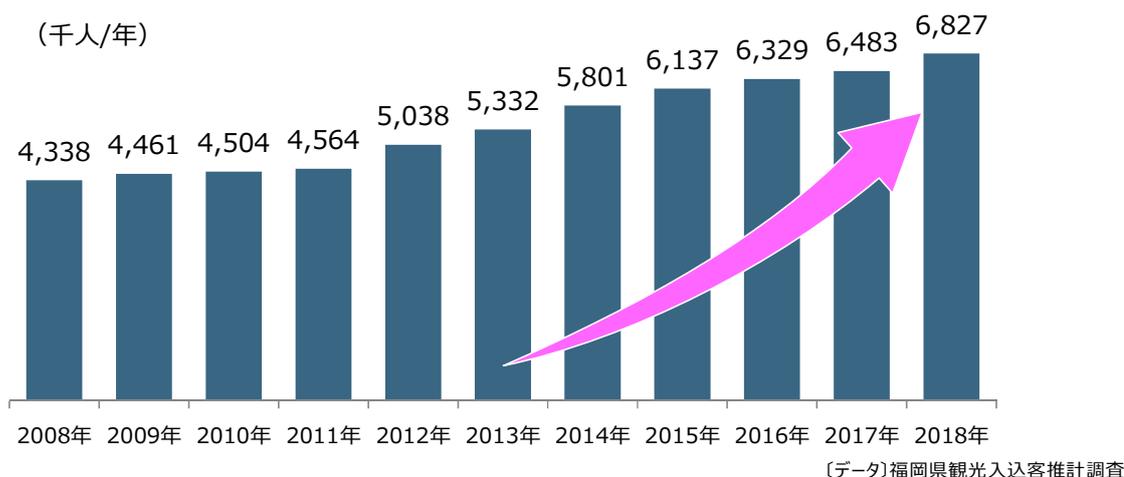


図 3-19 市の観光入込客数の推移 (千人/年)

図 3-20 【参考】延べ宿泊者数の推移・全国比較 (外国人宿泊者) [単位：人泊]

	平成25年	平成26年	対前年 伸び率	平成27年	対前年 伸び率	平成28年	対前年 伸び率	平成29年 (速報値)	対前年 伸び率	H25→H29 伸び率
	全国	33,495,730		44,824,600		133.8%		65,614,600		146.4%
東京都	9,830,950	13,195,260	134.2%	17,560,590	133.1%	18,059,960	102.8%	19,025,490	105.3%	193.5%
大阪府	4,314,500	6,200,160	143.7%	8,965,670	144.6%	10,008,830	111.6%	11,706,910	117.0%	271.3%
北海道	3,069,750	3,890,590	126.7%	5,641,140	145.0%	6,554,220	116.2%	7,433,300	113.4%	242.1%
京都府	2,625,880	3,291,010	125.3%	4,578,670	139.1%	4,602,810	100.5%	5,586,960	121.4%	212.8%
沖縄県	1,487,750	2,388,550	160.5%	3,684,870	154.3%	3,859,790	104.7%	4,603,720	119.3%	309.4%
千葉県	2,048,240	2,667,200	130.2%	3,500,370	131.2%	3,344,800	95.6%	3,527,050	105.4%	172.2%
<b>福岡県</b>	<b>900,040</b>	<b>1,357,300</b>	<b>150.8%</b>	<b>2,359,700</b>	<b>173.9%</b>	<b>2,674,110</b>	<b>113.3%</b>	<b>3,191,350</b>	<b>119.3%</b>	<b>354.6%</b>
愛知県	1,147,560	1,489,680	129.8%	2,347,290	157.6%	2,393,190	102.0%	2,592,970	108.3%	226.0%
神奈川県	1,067,440	1,432,500	134.2%	2,156,320	150.5%	2,160,600	100.2%	2,263,270	104.8%	212.0%
山梨県	492,230	948,880	192.8%	1,252,130	132.0%	1,371,300	109.5%	1,532,860	111.8%	311.4%

(データ)観光庁「宿泊旅行統計調査」

(図版出典)福岡県商工部観光局観光政策課;「福岡県観光の現状と課題」,2018年7月

# 4. 自転車利用の現状と課題

## 4-1 自転車利用の現状

### 4-1-1 交通手段別分担率（代表交通手段）

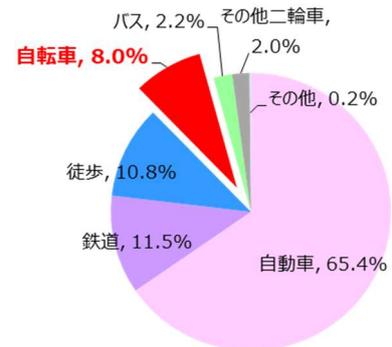
市では自転車利用は全体の8.0%。

幅広い年代で利用されているが、特に10代20代では自転車の分担率が高い。

本市における代表交通手段の内訳は、自動車が多く、次いで鉄道、徒歩、自転車、バスの順となっています。

最も分担率の高い自動車は、全体の約65%を占めているのに対し、自転車の利用は8%と低い状況です（図4-1）。

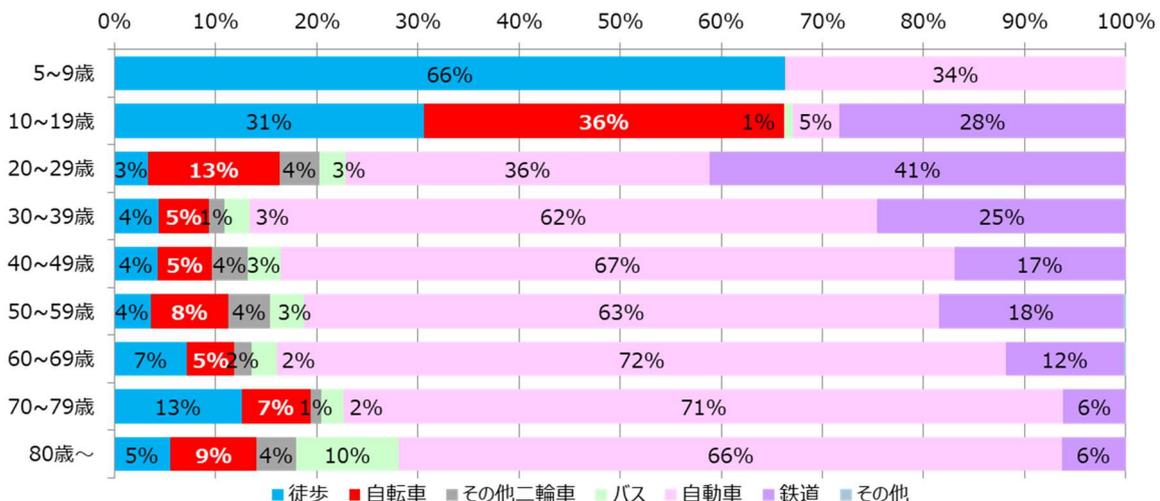
各年齢層で自転車の利用はありますが、特に10～19歳では自動車の運転免許を保有していない場合も多いことから、自転車の分担率が高くなっています（図4-2）。



〔データ〕北部九州圏パーソントリップ調査（H27）

図4-1 代表交通の分担率

〔注〕代表交通手段：移動の際に利用する交通手段としては、鉄道、バス、自動車、二輪（自転車、原付・自動二輪車）、徒歩、その他（飛行機や船など）があります。1つのトリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段が代表交通手段となります。一方、トリップの最初または最終の交通手段が端末交通手段です。



〔データ〕北部九州圏パーソントリップ調査（H27）

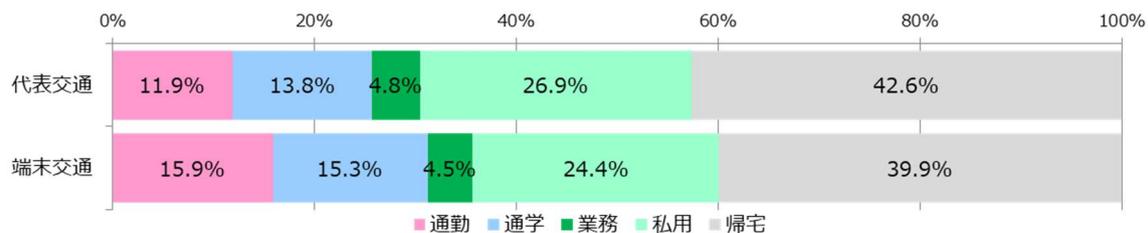
図4-2 年齢別交通分担率（代表交通）

#### 4-1-2 自転車利用の目的

代表交通にくらべ端末交通では、通勤や通学の割合が高い。

代表交通での自転車利用は、帰宅、私用（買物など）で利用される割合が高くなっています。ただし、帰宅の分類には、学校や職場からの帰宅も含まれるため、自転車利用の目的として通勤・通学の割合が高いと言えます。

端末交通では、代表交通に比べて通勤・通学の利用割合が高くなります。自宅から駅等へのアクセスに自転車を利用していることがうかがえる結果です。



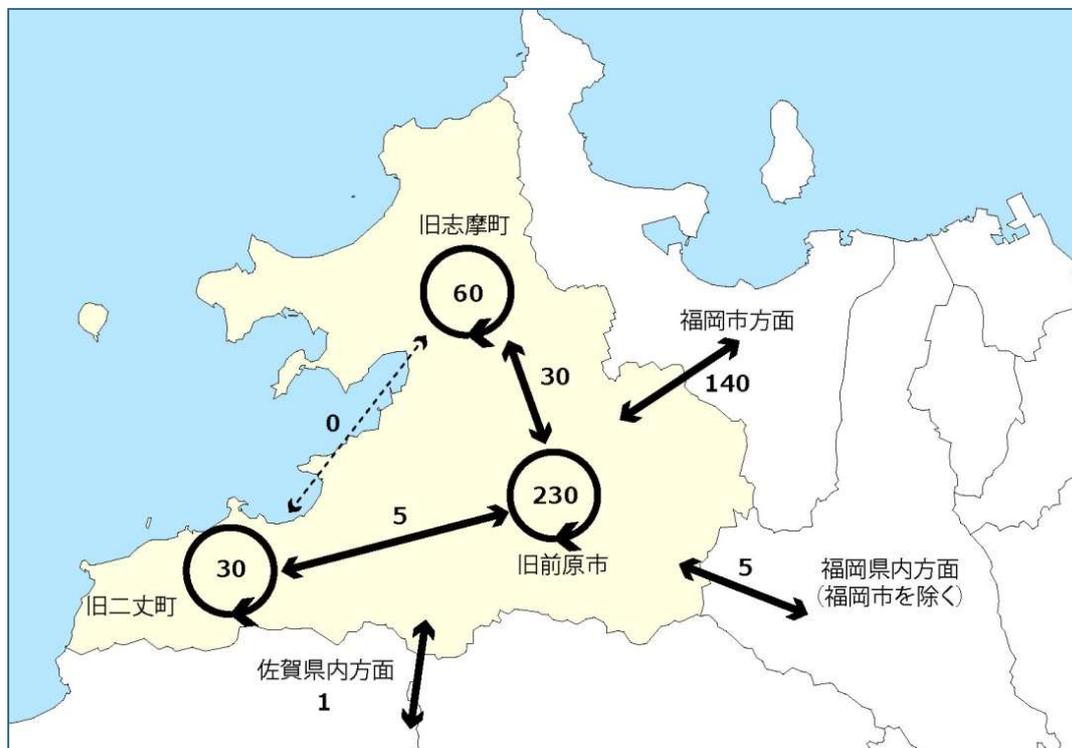
〔データ〕北部九州圏パーソントリップ調査（H27）

図 4-3 糸島市における自転車利用の目的

#### 4-1-3 自転車の交通流動

自転車の利用は、旧市町内々や福岡市方面の利用が多い。

旧市町単位で自転車の交通流動を集計すると、市内利用以外では福岡市方面への利用が多くなっています。また、旧前原市と旧志摩町間の流動も比較的多くなっています。



〔データ〕北部九州圏パーソントリップ調査（H27）

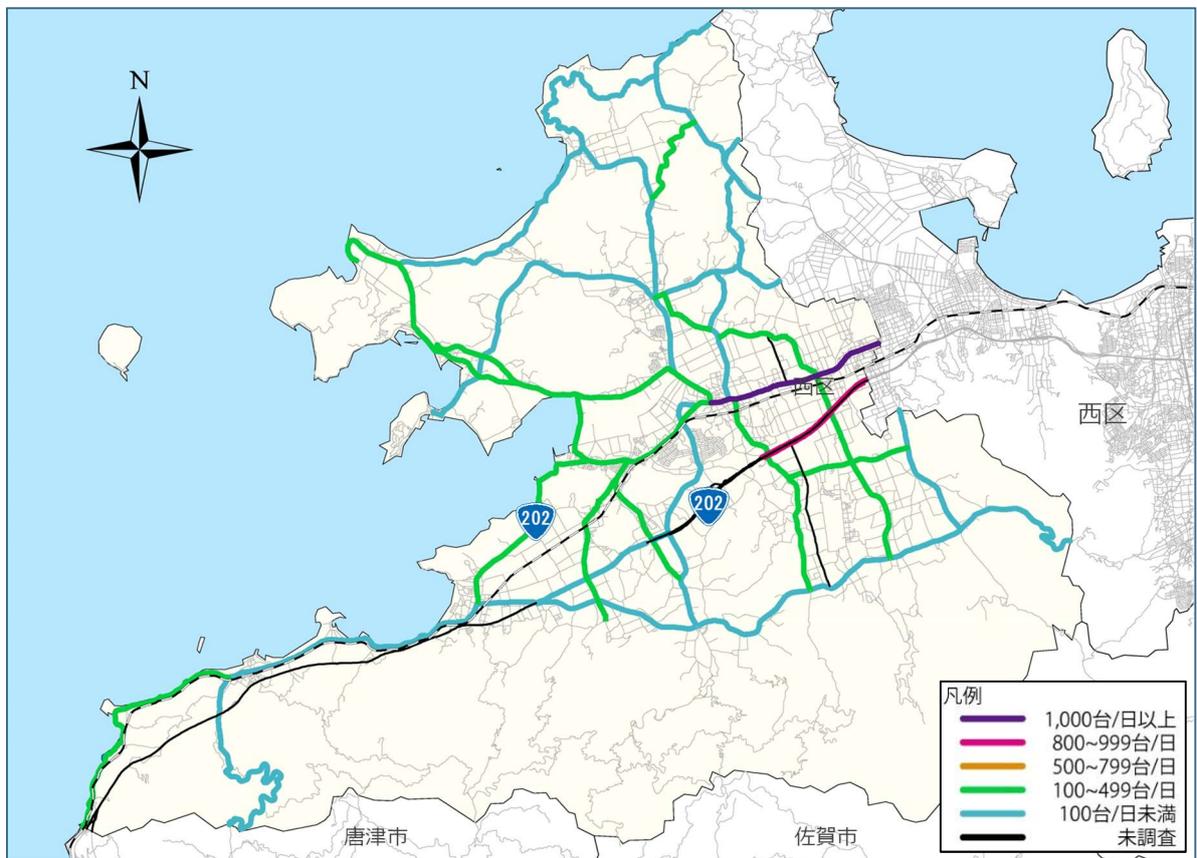
図 4-4 自転車の流動（代表交通）

#### 4-1-4 自転車交通量

自転車交通量が多い路線は、国道 202 号(現道・バイパス)。

自転車の交通量が多い路線は、国道 202 号現道およびバイパス区間です。特に国道 202 号の現道の福岡市西区境から筑前前原駅付近までの区間は、約 1,200 台/日（平成 17 年度 道路交通センサス）と多くの自転車が通行しています。

平成 17 年度道路交通センサスによると、県道では、自転車交通量が 500 台/日以上路線はありません。



〔データ〕平成 17 年度 道路交通センサス 一般交通量調査

図 4-5 自転車交通量

## 4-2 自転車関連交通事故の発生状況

### 4-2-1 交通事故の発生件数の推移

交通事故は近年減少傾向。平成 30 年には市内で 422 件が発生。

福岡県内の交通事故は、「交通年鑑」によると平成 25 年以降減少傾向にあるものの、平成 30 年には約 31,000 件/年の事故が発生しています。

本市では、平成 26 年以降減少傾向が続いていますが、平成 30 年には 422 件といまだに多くの交通事故が発生しています。



(データ)福岡県警 ; 「交通年鑑」

図 4-6 交通事故発生件数の推移

#### 4-2-2 自転車関連事故の発生件数の推移

平成 26 年以降、自転車関連事故は減少。全体に対する割合は近年横ばい。

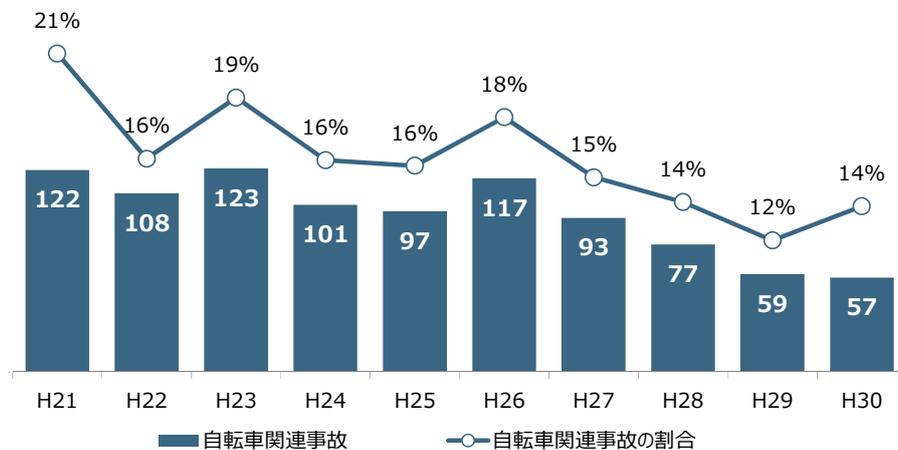
市内で発生した自転車関連事故\*は、平成 26 年の 117 件をピークに減少傾向にあります。

市内で発生した交通事故に占める自転車関連事故の割合は、交通事故全体の件数が減少していることもあり、平成 27 年以降 12~15%と横ばいで推移しています。

平成 26 年以降、自転車関連事故が大きく減少している要因の一つとして、平成 24 年に開始した通学路緊急合同点検により、路側帯をカラー塗装する等の通学路における安全対策を継続的に実施している効果が現れているものと想定されます。

このことから、路面標示等は事故発生件数を減少させる効果があるものと考えられます。

〔注〕自転車関連事故は、人身事故の当事者のうち第 1 当事者または第 2 当事者に自転車が含まれる事故。



〔データ〕福岡県警；「交通年鑑」

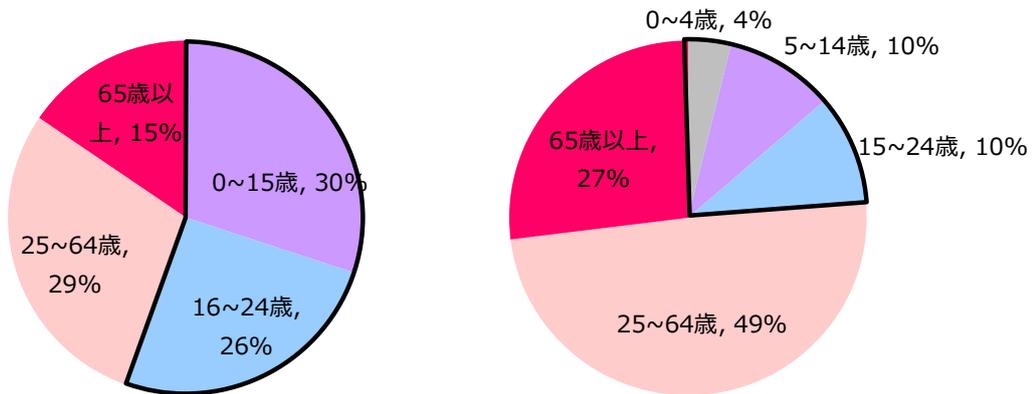
図 4-7 自転車関連事故の推移

### 4-2-3 自転車関連事故の発生状況

自転車関連事故は、日中の時間帯に発生。

事故当事者の年齢は 24 歳以下の若年層の割合が全体の半数以上。

市内で発生している自転車関連事故は、0～24 歳の若年層が自転車関連事故全体の半数以上（56%）を占めます。本市の年齢別人口割合をみると、24 歳以下の人口割合は 24%で、0～4 歳が自転車に乗車する機会が少ないと考えると、5～24 歳の人口割合が 20%となり、この年代が自転車関連事故の 56%を引き起こしていると考えられます（図 4-8、図 4-9）。



〔データ〕交通事故総合分析センター；  
「交通事故・道路統合データベース」（H24～H28）  
「交通事故・生活道路統合データベース」（H24～H28）

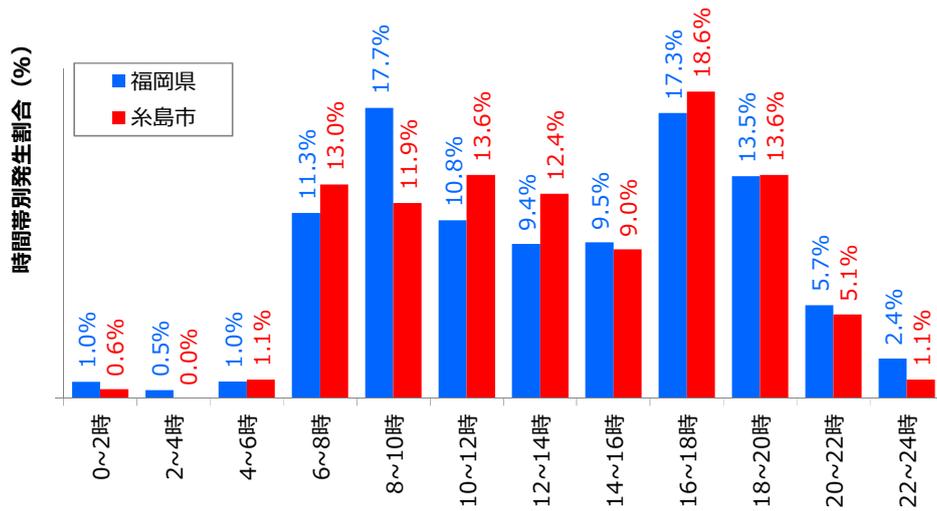
〔データ〕平成 27 年度国勢調査

図 4-8 当事者（自転車）\*の年齢割合

図 4-9 【参考】糸島市の年齢別人口割合

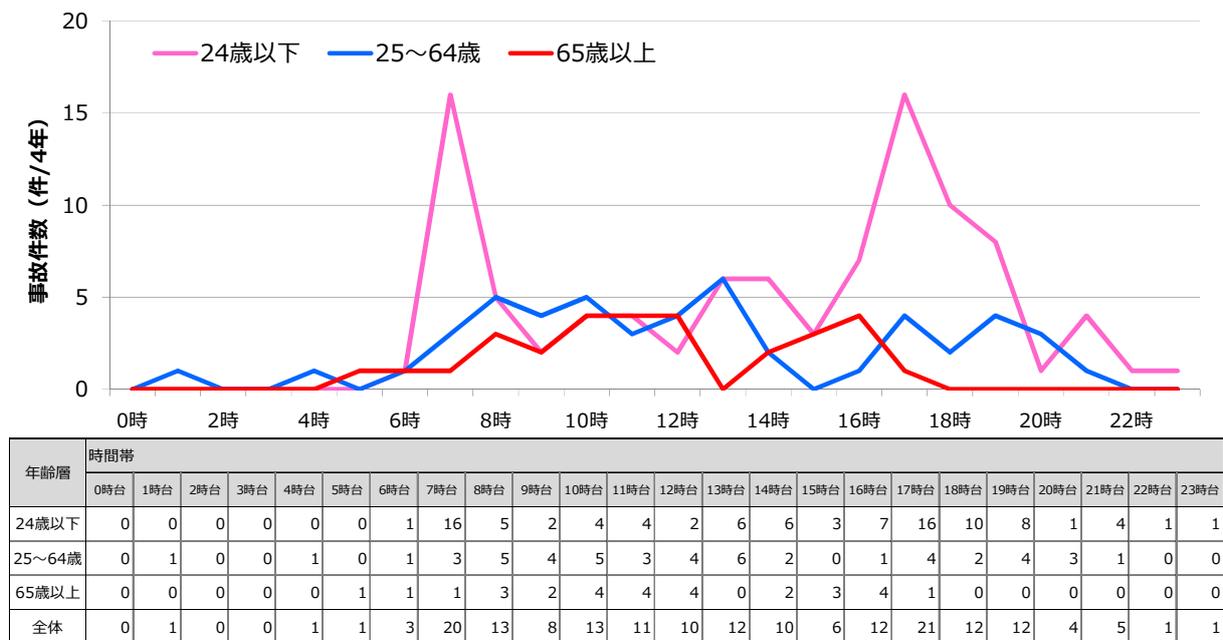
\*：第 1 当事者または第 2 当事者のいずれか自転車が含まれる事故を集計。自転車対自転車の場合、第 2 当事者の年齢を計上した。

自転車関連事故の発生時間帯は、福岡県全体では8～10時および16～18時の時間帯に特に多く発生しています。本市では16～18時にピークがあるのは県全体の傾向と同様ですが、8～10時台の発生割合は県に比べて低くなっています。朝の通学時間帯は、地域住民による交通安全誘導等の活動が実施されていることから、本市では自転車関連事故が抑制されていると想定されます（図4-10）。しかし、全体的にみて、24歳以下の年齢層では登下校の時間帯にあたる7時台と17時台に事故が集中しています（図4-11）。



〔データ〕福岡県：福岡県警；「交通年鑑」（H28-H30），  
 および「自転車関連の交通事故分析（令和元年12月末現在）」、令和2年1月  
 糸島市：県警提供データ（H28-H31（令和元年））

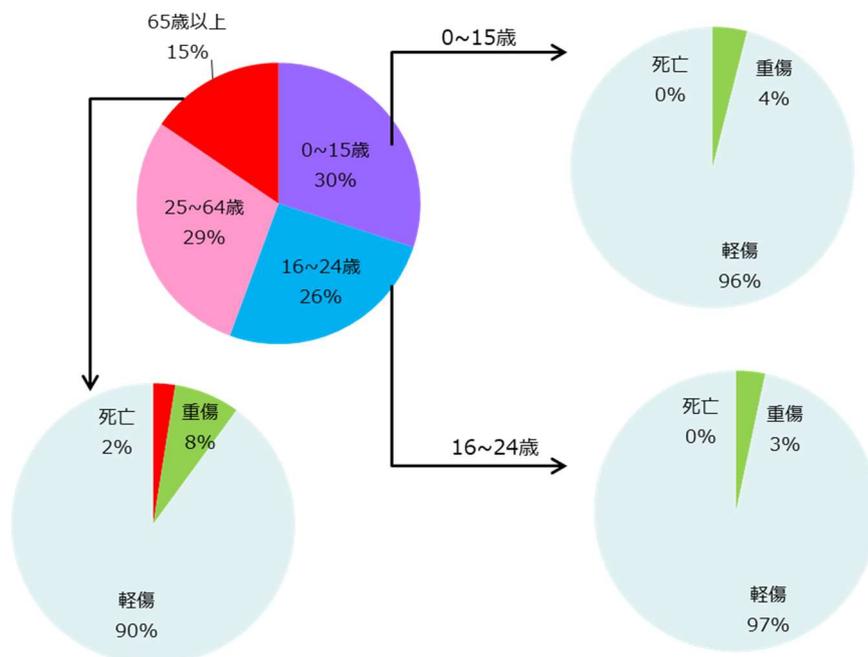
図 4-10 自転車関連事故の発生時間帯（H28-H31[R1]）



〔データ〕県警提供データ（H28-H31（令和元年））

図 4-11 年齢層別時間帯別の自転車関連事故発生件数

若年層では、自転車関連事故のうち死亡・重傷事故となる割合は3~4%であるのに対し、65歳以上では死亡・重傷事故となる割合は10%と高くなっています。つまり、高齢者は重傷事故になりやすいと言えます（図 4-12）。



〔データ〕交通事故総合分析センター；  
「交通事故・道路統合データベース」（H24～H28）、「交通事故・生活道路統合データベース」（H24～H28）

図 4-12 当事者（自転車）\*の年齢と事故内容

\*：第1当事者または第2当事者のいずれかが自転車が含まれる事故を集計。自転車対自転車の場合、第2当事者の年齢を計上した。

#### 4-2-4 自転車関連事故の発生位置

自転車関連事故は、JR 沿線、国道 202 号沿線の市街地に集中。

25~64 歳の事故は、国道 202 号や JR 沿線に集中しているのに対し、24 歳以下や 65 歳以上が関与した事故は市内全域で発生しています。

自転車関連事故は、国道 34%、県道 23%、その他の市道 43%の割合ですが、道路の延長を考慮すると、国道は市道の約 8.2 倍の事故が発生していることになります。

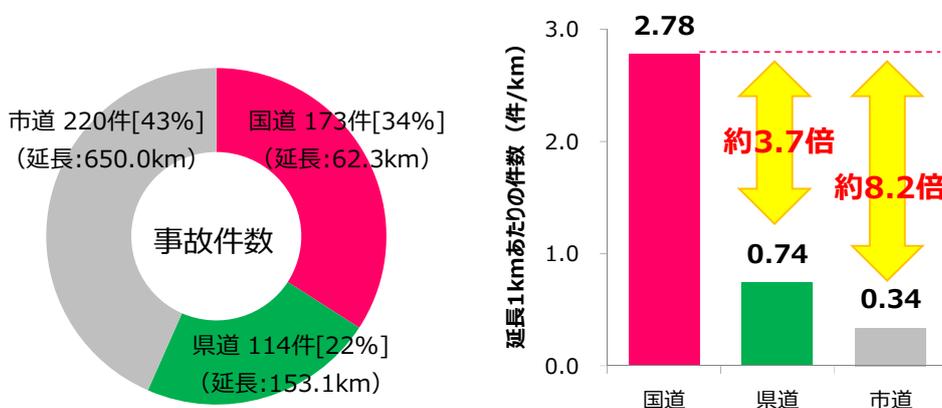
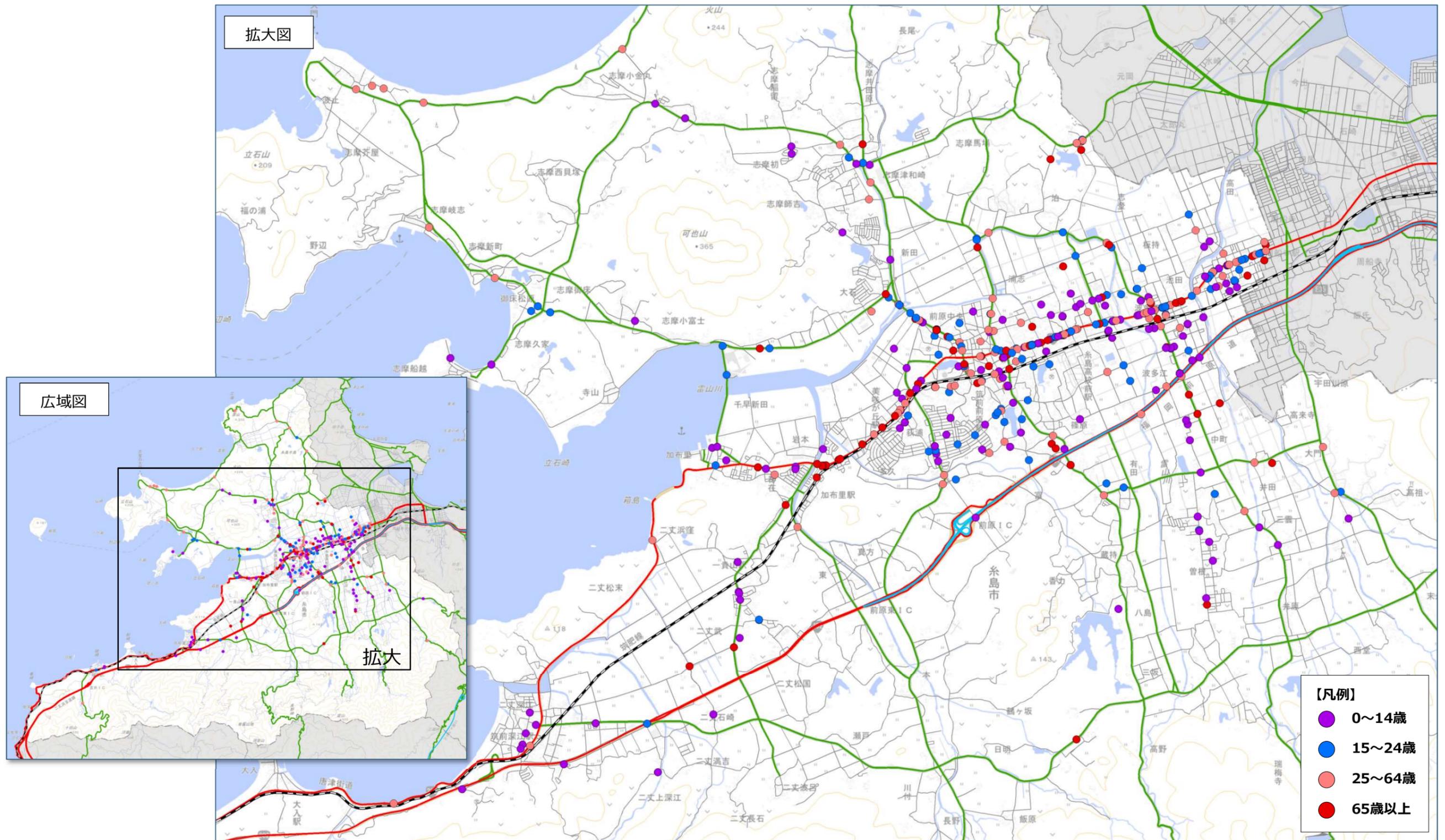


図 4-13 自転車関連事故の発生路線と延長あたりの発生件数（H28～H31）



〔データ〕交通事故総合分析センター；「交通事故・道路統合データベース」（H24～H28）、「交通事故・生活道路統合データベース」（H24～H28）

図 4-14 自転車関連事故の発生位置

## 4-3 課題

### 4-3-1 自転車利用の環境

- 合併によって誕生した本市は、国道 202 号沿線の市街地のほか、旧志摩町や旧二丈町といった拠点が市域に点在しています。人口が集中する市の中央部および北部は、起伏が少なく、自転車が利用しやすい地形となっています。
- 福岡市の中心部まで JR や車で 30~40 分でアクセス可能なこともあり、その利便性の高さから今後もしばらく人口が増加することが想定されます。また、九州大学に移転に伴う学生の増加、観光客の増加など、市外からの来訪者が増加しています。
- 一方、市街地の周縁では高齢化が進んでおり、令和 12 年には高齢化率（65 歳以上の人口の割合）31%となり、概ね 3 人に 1 人が 65 歳以上になることが懸念されます。自動車運転免許返納等により、日常的な交通手段として自転車を利用する高齢者への対応も、重要になってきます。
- 本市の自転車通行空間は、国道 202 号バイパス等の一部の区間にとどまっています。今後、自転車通行空間を整備することで、自転車利用者のルール・マナーの遵守につなげるとともに、歩道内を通行する歩行者の安全性の向上、自動車対自転車の事故防止に努めることが重要です。

### 4-3-2 自転車駐輪場

- 本市では、鉄道駅に市民であれば無料で利用できる駐輪場を整備しており、現時点では、大量の放置自転車・駐輪場不足の問題は発生していません。
- 自転車を利用しやすい環境が整えられれば、駐輪場が不足する可能性があります。

### 4-3-3 交通安全

- 市内で発生している交通事故は減少傾向にありますが、自転車関連事故は減少幅が近年少なく、交通事故に占める自転車関連事故の割合は増加傾向にあります。
- 自転車関連事故は、半数以上が 24 歳以下の若年層が関連した事故です。若年層の人口を考慮すると非常に高い割合になります。一方、高齢者の自転車乗車中事故は、発生する件数は若年層の事故に比べ多くはありませんが、高齢者が事故に遭うと重傷事故となりやすい傾向もあります。このことから、各世代の特性に応じた安全な自転車利用のための取り組みが必要と考えられます。
- また、整備された自転車通行空間を安全に通行するため、自転車利用者がルール・マナーについて学び、実践することが重要になります。
- 自転車が交通事故の加害者や被害者にならないことに加え、「もしもに備える」ことも必要と考えられます。ヘルメットの着用や保険加入など、自転車の安心・安全な利用に備える啓発活動も重要です。

### 4-3-4 自転車の活用

- 本市の北部は、玄界灘に面しており美しい海岸線が続き、豊かな自然が広がっています。本市への観光客入込客数は増加傾向にあり、今後ますますの増加が期待されます。広域的な周遊を楽しむ環境の創出にむけ、サイクリングロードに関する情報発信の強化、サイクリストの受け入れ環境の充

実、案内表示などの充実を図る必要があります。

- また、自転車で楽しく、安全・安心して利用できる風土づくりのために、様々なサイクルイベントの開催等を通じて、サイクルスポーツの普及・振興を図ることも、重要であると考えられます。
- さらに、自転車通勤の推進や“福岡サイクルステーション”登録制度など、県の自転車活用推進計画と連動した施策の推進も重要です。

# 5. 基本方針

## 5-1 計画が目指す市のすがた

「走る」、「停める」、「守る」、「活かす」をキーワードに自転車利用に関する現状や課題を踏まえ、様々な交通手段が共存し、『安全・快適に自転車で楽しむまち』の実現を目指します。

安全・快適に自転車で楽しむまち

## 5-2 基本方針

『安全・快適に自転車で楽しむまち』の実現のため、ハード・ソフト両面から施策に取り組むとともに、関係機関の連携、役割分担及び推進体制を確立します。

本計画においては、ハード施策として自転車通行空間の整備、ソフト施策として体系的な自転車交通安全教育の推進を重点的に取り組みます。

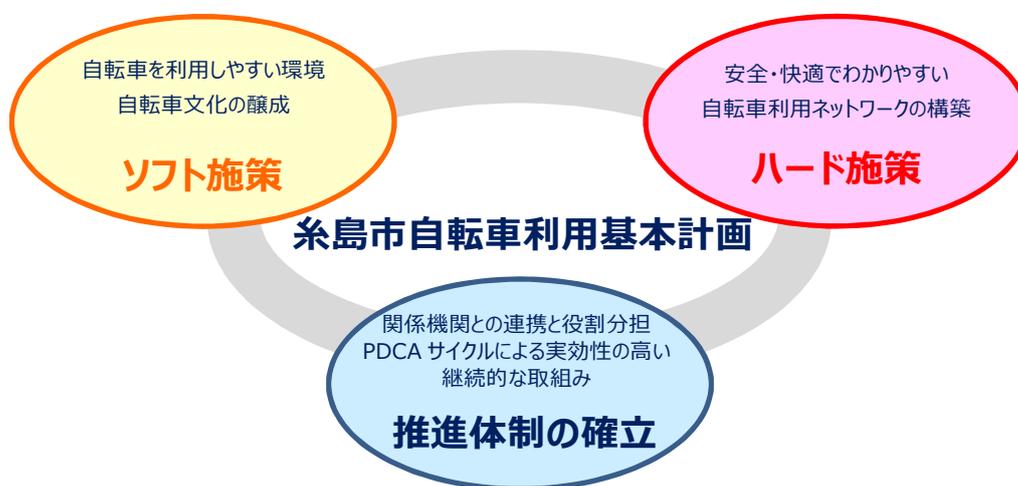


図 5-1 基本方針

現状や課題を踏まえた主な施策と方向性

	主な施策	今後の方向性
ハード施策	<p><b>走る</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■安全で快適な 自転車ネットワーク路線の構築</li> <li>■自転車通行空間の整備               <ul style="list-style-type: none"> <li>□案内標識の充実 (→サイクリングルート等の案内誘導)</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自転車で安全で快適に通行するため、<b>自転車</b>が通行する空間の整備を行う</li> <li>○自転車通行空間を整備することで、自動車にも自転車の通行を知らせることが期待でき、自転車通行の安全性の向上に繋がる。</li> <li>○自転車通行空間を計画的に整備し連続性を確保するため、<b>ネットワーク路線を選定し安全性の確保を図り、重点的に自転車利用環境の安全性・快適性の向上に努める。</b></li> </ul>
	<p><b>止める</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□各駐輪ニーズにあわせた駐輪施設の整備</li> <li>□放置自転車をなくす広報啓発活動</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○市においては、現状で JR 各駅での駐輪場不足の問題は少ない。また、駅前の放置自転車も少ない。</li> <li>○サイクリストの休憩・駐輪施設、観光地・商店街等での駐輪について整備する必要がある。</li> </ul>
ソフト施策	<p><b>守る</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■体系的な自転車交通安全教育の推進</li> <li>□自転車の安心・安全利用に備える。 (→損害賠償保険やヘルメット着用に関する啓発活動)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○安全な自転車利用環境の創出のため、<b>自転車</b>利用に関する基本的なルールやマナーを利用者が正しく理解し実践できる環境を整える。</li> <li>○子どもから高齢者まで、各ライフステージに合わせて教えるポイントを明確にした体系的な<b>自転車安全教育を実施</b>することで、自転車での実際の走行に必要なポイントを理解し、事故に遭わない、事故を起こさないための安全な自転車の利用文化の醸成に努める。</li> </ul>
	<p><b>活かす</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□レンタサイクル等の利用促進</li> <li>□自転車通勤の促進</li> <li>□サイクルツーリズムの推進、地域の魅力発信</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○今後の様々なシーンでの自転車の活用については、推進体制の中で自転車活用の施策を推進する。</li> <li>○現状の糸島市においては、観光及び地域まちづくりでの活用等が想定される。</li> </ul>

## 6. 自転車活用施策の展開

### 6-1 自転車利用促進のための施策体系

本市の自転車を取り巻く状況や課題、国や県の自転車活用推進計画等を踏まえ、長期的視点で実施すべき施策として、「走る」、「停める」、「守る」、「活かす」の4つの視点から、具体的な取り組みを展開します。

<b>走る</b>	<p><b>安全に通行できる自転車通行環境の形成</b></p> <p>自転車の通行空間の連続性を確保したネットワークを形成することで、自転車による回遊性や快適性を高めます。</p> <p>また、歩行者の安全を第一とし、自転車利用の安全にも配慮した自転車通行空間を確保します。</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. 自転車通行空間の計画的な整備</li><li>2. 自転車通行空間の確保に向けた違法駐車取締り</li><li>3. 整備した自転車ネットワーク路線の周知</li></ol>
<b>停める</b>	<p><b>自転車の利用を促進するための駐輪環境の確保</b></p> <p>放置自転車は通行上において支障となるばかりでなくまちの景観を損ねるため、駐輪場の利用促進を促す広報・啓発活動を実施します。また、人が自転車で移動しやすくなるように、これまでの駅前の駐輪環境に限らず、人が集まる場所での利用実態に応じた駐輪環境のあり方を検討し、サイクルラックや小規模駐輪場の設置など、駐輪ニーズに合わせた駐輪施設の設置の取り組みを推進します。</p> <ol style="list-style-type: none"><li>4. 駐輪場の利用促進</li><li>5. 駐輪ニーズに合わせた駐輪施設の設置</li></ol>
<b>守る</b>	<p><b>体系的な自転車交通安全教育・啓発の推進による自転車関連事故の撲滅</b></p> <p>すべての人が交通ルールを順守しマナーの向上を図り、人優先の意識のもとで安全に通行するため、市民・事業者・行政などが協働して啓発活動に取り組みます。</p> <p>また、体系的な各種自転車交通安全教育を充実させ、自転車事故を起こさない、起こさせない市民を増やすことで、「安全・快適な自転車で楽しむまち」を実現します。</p> <ol style="list-style-type: none"><li>6. 体系的な自転車交通安全教育・啓発の推進</li><li>7. 安全な自転車利用を進めるリーダーの養成</li><li>8. 自転車事故に対する危機管理意識の向上</li></ol>
<b>活かす</b>	<p><b>「自転車で楽しむまちづくり」に向けた自転車の活用推進</b></p> <p>自転車は電車やバスなどの公共交通機関と同様、重要な交通手段であり、環境にやさしく健康に良い乗り物です。通勤・通学、買い物などの日常生活や、観光、ビジネスでの利用など、幅広い年齢層の人が自転車の持つ利点を最大限に活用できるよう、積極的な自転車の利用を推進します。</p> <p>また、自転車の利用促進と併せて、糸島の地域資源や自転車活用施策を広くPRし、生き生きと楽しめる自転車のまちづくりを推進します。</p> <ol style="list-style-type: none"><li>9. 自転車を活かした地域の魅力発掘</li><li>10. サイクルツーリズムの推進</li><li>11. JR 筑肥線及びバス路線との連携</li><li>12. 自転車通勤の促進</li></ol>

## 6-2 施策の具体的な取組み

自転車活用施策の具体的な取組みについて以下のとおり、説明します。

### 6-2-1 走る：安全に通行できる自転車通行環境の形成

#### (1) 自転車通行空間の計画的な整備

##### ●自転車ネットワーク路線の形成

自転車による回遊性や快適性を高めるため、自転車の通行空間の連続性を確保したネットワーク路線を形成し、自転車通行環境整備を推進します。

##### ●自転車通行空間の確保

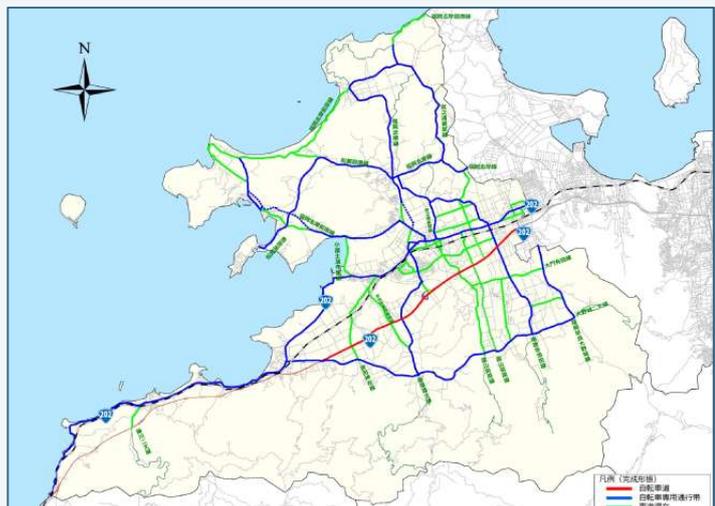
これまで糸島市では、歩行者の安全を確保するため、カラー塗装による「歩道の視覚分離」を進めてきました。今後は、歩行者及び自転車利用者の安全確保のために、「自転車は、原則車道通行であり、歩道通行は例外である。」という原則に基づいた「自転車道」「自転車専用通行帯」「自転車通行空間の視覚化」による自転車通行空間の整備を推進します。

##### ●自転車通行位置、通行方向を明確化

整備するにあたっては、適正な自転車の通行部分へと分かりやすく誘導するとともに、自転車の通行があることをドライバーに認識させるため、カラー塗装や矢羽根等による路面着色、路面標示、誘導サイン等の設置を組み合わせることで自転車の通行位置、通行方向を明確にし、交通ルールの遵守・マナーの向上を促していきます。

##### ●自転車通行空間の整備方法の決定

自転車ネットワーク路線における自転車通行空間の整備方法は、自動車の速度や自転車及び自動車の利用状況を踏まえて、道路空間の再配分の可能性等を検討して決定します。



糸島市の自転車ネットワーク計画

## (2) 自転車通行空間の確保にむけた違法駐車取締り

### ● 違法駐車取締りや啓発

自転車専用通行帯等が設置されている道路において、自転車通行に支障をきたす路上駐車が多くの路線では、警察署に違法駐車取締りを要請します。また、違法駐車を減らすための啓発を行います。



違法駐車の確認イメージ

(地方版自転車活用推進計画策定の手引きより)

## (3) 整備した自転車ネットワーク路線の周知

### ● 自転車ネットワーク路線の開通の周知と通行方法等の広報

自転車通行空間を整備した路線の整備効果を高めるため、開通を周知するとともに、通行方法等の広報を行います。

また、必要に応じて、事前・事後の利用状況を調査し、整備効果をPRします。

平成29年 4月5日  
道路下水道局 自転車課

市政記者各位

市道博多駅五十川線（竹下通り）  
宮島交差点～竹下2丁目交差点

## 自転車専用レーンを供用します！

**自転車専用レーンとは？**

自転車専用レーンとは、自転車が車道通行の際に通行しなければならない「自転車専用通行帯」のことです。自転車は「車両」であり、道路交通法では、車道の左側通行となっております。今回供用の区間を通行の際は、進行方向に向かって左側のレーンを通行してください。

**供用場所と供用日は？**

場所：市道博多駅五十川線（竹下通り）「宮島」～「竹下2丁目」  
日時：平成29年 4月11日（火）15時から供用開始

整備イメージ

【工事に関するお問い合わせ先】  
博多区役所 地域整備部 地域整備課  
担当：森原 裕典  
住所：福岡市博多区博多駅前2丁目9-3  
電話：(092) 419-1066

【計画に関するお問い合わせ先】  
道路下水道局 管理課 自転車課  
担当：前田 慎二  
住所：福岡市中央区天神1丁目8-1  
電話：(092) 711-4442

整備完了路線の広報活動例(福岡市)

## 6-2-2 停める：自転車の利用を促進するための駐輪環境の確保

### (4) 駐輪場の利用促進

#### ●公共交通機関利用者への駐輪場の利用促進

市内の鉄道駅には駐輪場が整備されており、現時点では駐輪台数の不足等の問題は発生していません。今後、自転車利用の増加等により駐輪場を整備する必要が生じた場合、ニーズに応じた駐輪場を検討し、整備します。

また、既に整備されている駐輪場を活用するため、ホームページ等で情報の発信を行うとともに、小中学校においては長期休暇の前に学生に対し市営駐輪場の利用案内などを実施します。



前原自転車駐車場

表 6-1 糸島市管理の自転車駐輪場一覧（2019年3月時点）

	駐輪場名	収用可能台数	面積	土地の所有
1	波多江駅北自転車駐輪場	70台	102.99 m <sup>2</sup>	JA
2	波多江駅前自転車駐輪場（屋根付き）	300台	320.00 m <sup>2</sup>	糸島市
3	波多江駅西自転車駐輪場	230台	317.00 m <sup>2</sup>	JR
4	波多江駅南自転車駐輪場	150台	193.88 m <sup>2</sup>	個人
	波多江駅南自転車駐輪場（H14年度追加設置）	50台	62.00 m <sup>2</sup>	JA
5	糸島高校駅南口自転車駐輪場（H30年度新設）	159台	574.10 m <sup>2</sup>	糸島市
6	糸島高校前駅北口自転車駐輪場（H30年度新設）	236台	559.70 m <sup>2</sup>	糸島市
7	前原自転車駐輪場（屋根付き）	670台	949.48 m <sup>2</sup>	糸島市
8	美咲が丘自転車駐輪場（屋根付き）	120台	115.00 m <sup>2</sup>	糸島市
9	美咲が丘駅自転車駐輪場（H16年度追加設置）	110台	155.00 m <sup>2</sup>	個人
10	加布里駅東口自転車駐輪場	40台	53.36 m <sup>2</sup>	糸島市
11	加布里駅西口自転車駐輪場	220台	270.00 m <sup>2</sup>	JR
12	一貴山駅自転車駐輪場	100台	102.00 m <sup>2</sup>	JR
13	筑前深江駅東口自転車駐輪場（H30年度新設）	105台	502.90 m <sup>2</sup>	糸島市
14	筑前深江駅西口自転車駐輪場（屋根付き）	400台	425.00 m <sup>2</sup>	糸島市
15	大入駅自転車駐輪場	50台	144.00 m <sup>2</sup>	JR
16	福吉駅南口広場自転車駐輪場（屋根付き）	50台	56.84 m <sup>2</sup>	糸島市
17	福吉駅北口自転車駐輪場（屋根付き）	80台	85.94 m <sup>2</sup>	糸島市
18	鹿家駅自転車駐輪場	30台	104.00 m <sup>2</sup>	JR
合計		3,170台	5,093.19 m <sup>2</sup>	-

#### (5) 駐輪ニーズに合わせた駐輪施設の設置

##### ● サイクルラック等の小規模な駐輪施設の設置

買い物客や観光客は、短時間の駐輪が多く、商店や立ち寄り施設の近くに駐輪する傾向があることを踏まえ、自転車利用者及び店舗施設の駐輪ニーズに合った駐輪施設の設置を検討し、小規模な駐輪施設を分散して配置します。

### 6-2-3 守る：体系的な自転車交通安全教育・啓発の推進による自転車関連事故の撲滅

#### (6) 体系的な自転車交通安全教育・啓発の推進

##### ● 体系的な自転車交通安全教育の充実

市民や観光客等、自転車利用者に対し、それぞれのライフステージに合わせた自転車交通安全教育を学校や関係機関と協働して実施します。

また、自転車免許証更新時や交通安全講習会などの機会を通じ、自転車に関する交通ルールを周知することにより、自動車運転者への自転車に対する認識を高めます。

##### ● 市民協働による交通ルールの遵守・マナーの向上の啓発

市民・事業者・行政などが協働して、交通ルールの遵守・マナーの向上の啓発を行います。市民による啓発活動は効果がより大きく、理解を得やすいことから、行政区をはじめ学校・各種団体と緊密な連携を図り、安全な自転車利用の推進に協働して取り組んでいきます。

また、自転車利用者が罰則を知らない場合が多いので、罰則についてのPRを行うとともに、自転車通行の交通ルールの遵守の徹底を図るため、必要に応じて警察署と協議を行い、特に違反が多い場所などは取り締まり強化を要請します。

#### (7) 安全な自転車利用を進めるリーダーの養成

##### ● 自転車交通安全指導者の育成

自転車交通安全教育・啓発にあたる市内学校教諭や各地域の交通安全ボランティア等に対し講習会等を開催し、安全な自転車利用の推進など交通安全に関する指導技術の向上を図ります。

(8) 自転車事故に対する危機管理意識の向上

●安全な自転車の点検整備を促すための広報

交通安全教育の機会等を活用した広報啓発を推進します。また、安全に自転車を利用するために、啓蒙ポスターの掲示やHP・「広報いとしま」での呼びかけなど、定期的な自転車の点検整備を促す広報を実施します。



整備不良自転車による事故防止を目的に、石川県自転車軽自動車事業協働組合と連携し春と秋に啓発週間を設け、自転車の簡易点検やチラシの配布、声かけ等による啓発活動を実施

(石川県・金沢市)

【出典:金沢市まちづくり財団】

(地方版自転車活用推進計画策定の手引きより)

●ヘルメット着用の啓発

福岡県の条例において、児童と高齢者ヘルメット着用が努力義務化されていることから、様々なイベントを活用し、通勤通学時をはじめとした自転車利用時におけるヘルメット着用の推進にむけた広報啓発を図ります。

●自転車保険等の加入を促進する取り組みの啓発

福岡県の自転車利用者は、事故を起こした際の備えとして、自転車損害賠償保険等への加入が令和2年10月1日より義務化されることから、糸島市でも「広報いとしま」やHP等を通じて市民に自転車保険の重要性を広報啓発し、加入を促します。

**自転車保険 入ってますか?**

自転車保険への加入は努力義務です  
自転車の安全な利用の促進に関する条例により、福岡県内で自転車を利用する場合は、自転車等に加入するよう努めなければなりません。

**自転車による重大事故が頻発しています!!**

- 小学生が自転車、歩行者（15歳以上）と正面衝突、歩行者を複数車種で衝突する事例。
  - 被害総額 9,521万円 被害者数 102名
- 児童が歩行者、歩行者（15歳以上）と正面衝突し死亡、重傷の事例が複数発生し、歩行者が複数車種で衝突する事例。
  - 被害総額 6,779万円 被害者数 317名
- 高齢者が歩行者、歩行者（15歳以上）と正面衝突し死亡、重傷の事例が複数発生し、歩行者が複数車種で衝突する事例。
  - 被害総額 5,438万円 被害者数 197名

既に加入している各種保険に、自転車損害賠償保険の内容（第三者被害、持物損）がついている場合があります。各保険会社にご確認ください。

15歳以上の自転車は、個人賠償責任特約付（日本版自転車特約付）の加入が義務化されています。

**自転車保険加入にあたっての確認の流れ**

自転車利用時の確認により、加入が必要と判断された場合は、親子の任意加入義務を義務化できる保険（任意加入義務保険）に加入する必要があります。

任意加入している各種保険（自動車等の任意保険、NCC特約、傷害保険、火災、任意者の任意保険、アスクーローリー任意保険等）の15歳以上の自転車損害賠償特約の有無を確認する必要があります。

確認する保険料は、15歳以上の自転車利用が1台1年1万円ですが、任意加入を希望します。

任意加入する場合は、15歳以上の自転車利用が1台1年1万円ですが、任意加入を希望します。

すでに自転車損害賠償保険に加入している場合は、任意加入を希望してください。

任意加入している保険料は任意加入を希望してください。

**交通事故をなくす福岡県民運動本部**  
(福岡県・福岡市警署・花見町・119) 福岡県交通安全協会ほか

**福岡県自転車条例**  
**自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例**

自転車は車両です。交通ルールとマナーを守り、自転車を安全に利用しましょう。

**自転車の安全利用の促進**

- 夜間のライト点灯
- ブレーキを壊さない自転車（車の運転禁止）
- 飲酒運転の禁止

**幼児・児童・高齢者のヘルメットの着用**

保護者・ご家族の皆さん、児童・高齢者の皆さん、ヘルメットの着用を呼びかけます。

**自転車の点検及び整備**

安全確保のため、タイヤの空気圧やブレーキの調整など、定期的な点検・整備をお願いします。

**これらの「強制取締り」は禁止行為です**

- 安全をさしながらか
- 大音量で音楽を聴きながらか
- スマホや動画を見ながらか

詳しくは、福岡県のホームページを！  
福岡県 自転車条例  
問合せ先：福岡県生活安全課 ☎092-643-3167

自転車保険・条例チラシ(福岡県ホームページより)

## 6-2-4 活かす：「自転車で楽しむまちづくり」に向けた自転車の活用推進

### (9) 自転車を活かした地域の魅力発掘

#### ●大学・高校と連携した自転車のまちづくり

糸島地域広域連携プロジェクトを活用し、地域の魅力発掘や市民の郷土愛の醸成を図るため、九州大学や高校と連携した「自転車で楽しむまちづくり」を推進します。

#### ●サイクリストと住民の交流の促進

サイクリストと住民の地域まちづくりワークショップ（散走イベント）を開催するなど、サイクルツーリズムモデルルートやその周辺の見どころ、立ち寄りどころなどを紹介した周遊マップを作成し、サイクルツーリズムの魅力を市内外に広く発信します。

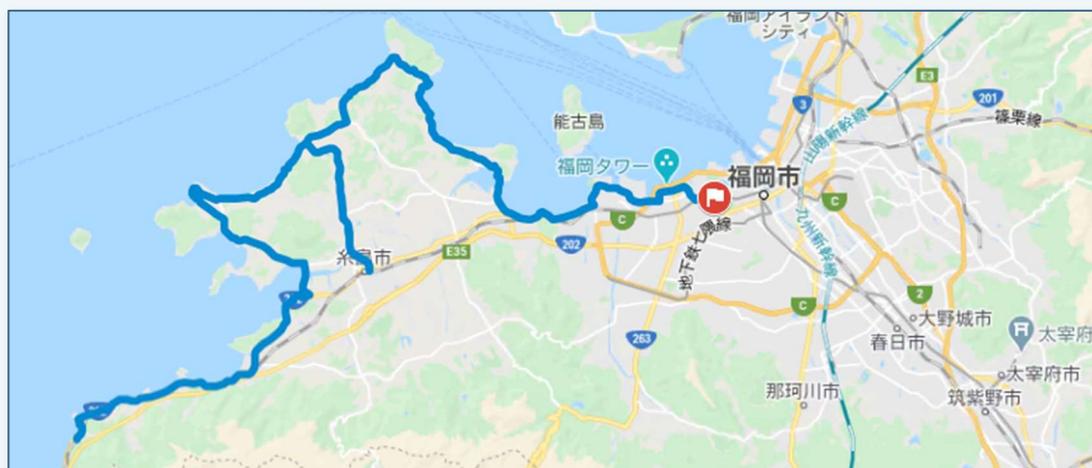


市観光協会作成のサイクリングモデルコースマップ

## (10) サイクルツーリズムの推進

### ● 広域的なサイクリングロードの整備・充実

糸島市桜井二見ヶ浦から芥屋までの約 12km の区間は、サイクリングロードとして福岡県の広域サイクリングルートの一部にも位置付けられています。今後は、福岡県や福岡市と連携して案内表示等の充実を図り、糸島地域の安全・快適なサイクリングロードの整備を実現します。



県指定の広域サイクリングルート（福岡・糸島ルート：約 78 km）

### ● レンタルサイクル事業の拡充

地域 DMO（糸島市観光協会）によるレンタルサイクル取扱店のネットワーク化を支援し、観光客から滞在者まで、気軽に自転車で糸島の匂い、香り、景色、ヒトを体感できる環境をつくります。現在、シェアサイクルの活用が福岡市で実施されていますが、糸島地域においてレンタルサイクル事業と競合しないような仕組みをつくる必要があります。

### ● サイクリスト受け入れサービスの充実

福岡県では、自転車利用者の利便性向上のための環境整備の一環として、道の駅・観光施設・飲食店などを対象に、休憩などで気軽に立ち寄ることができる施設を「福岡サイクルステーション」として登録する制度を開始しました。本市としても、より快適にサイクリングを楽しんでいただくため、この制度を活用し、休憩などで気軽に立ち寄ることができる施設づくりを推進します。



福岡サイ  
クル  
ステー  
ションの  
広報  
チラシ

(11) JR 筑肥線及びバス路線との連携

●サイクルトレイン等の実施検討

鉄道事業者やバス事業者と連携し、サイクルトレインやサイクルバスの導入を検討し、市民や観光客の自転車利用環境の広域化を図ります。



サイクリング専用列車 B・B・BASE (千葉県)  
(地方版自転車活用推進計画策定の手引きより)

(12) 自転車通勤の促進

●自転車通勤の促進

環境にやさしいことや健康面に効果があることから、市内の事業所に県のセミナー等への参加を働きかけ、自転車通勤の促進を図ります。

## 自転車通勤推進企業 応援セミナー

自転車通勤はいいこといっぱい！

通勤時間をもっと楽しく！

CO<sub>2</sub>を排出しないので環境にやさしい！

洗済・通勤ラッシュを回避してストレスフリー！

**参加費 無料**

**筑豊** 11月25日(月)  
10:00~12:00 9:30受付開始  
場所 直方総合庁舎 5階  
501会議室 (直方市日通町9-10)

**北九州** 11月25日(月)  
14:00~16:00 13:30受付開始  
場所 第一小倉商工会館  
4階多目的ホール (北九州市小倉北区東町2丁目20-1)

**筑後** 11月26日(火)  
10:00~12:00 9:30受付開始  
場所 久留米総合庁舎  
2階 大会議室 (久留米市高井町1642-1)

**福岡** 11月26日(火)  
80名 14:00~17:00 13:30受付開始  
場所 リファレンス大博多ビル1111室  
(福岡市博多区博多駅前2丁目20-1)

特別講演「健康的でエコな『自転車通勤』は日本の未来を救う！」  
足田 智 ひとし 氏(東京大学名誉教授 / 自転車研究家)  
自転車通勤をする人を助す「自転車ツーリスト」という言葉を世に広め、自転車に関する多数の著書も出版されている足田氏から自転車通勤の意義、楽しみ方などについて講演いただきます。

**セミナーの内容**

- 自転車通勤による健康づくり
- 自転車通勤に取り組んでいる企業の事例紹介
- 自転車の交通安全ルール、マナー及び自転車保険加入の重要性について

**お申し込み方法** 下記いずれかの方法でお申し込みください。

【ふるまひ電子申請サービス】<https://www.furusahi.jp/kyouka/kyouka.html>

〒815-0801 福岡県福岡市博多区博多駅前2丁目20-1  
Eメール [kousei@pref.fukuoka.lg.jp](mailto:kousei@pref.fukuoka.lg.jp)  
FAX 092-643-3227

お申し込みはこちら

当日は各会場にて会社名とお名前をのせしお申し込みください。  
お申し込みいただいた場合、お申し込みを締め切ります。  
公共交通機関での利用にご協力をお願いします。

**締め切り 11月15日(水) 必着**

お問い合わせ：福岡県企画・地域振興部交通政策課 福岡市博多区東区2丁目7-7 TEL 092-643-3284 FAX 092-643-3227 主催：福岡県 後援：公益財団法人九州経済教育協会

自転車通勤推進企業  
応援セミナーの開催概要

【出典】福岡県ホームページ  
(2019年10月1日)

## 7. 自転車ネットワーク計画

自転車利用の現状と課題を踏まえ、自転車通行空間の確保を中心としたハード施策、交通ルールやマナーの安全教育を中心としたソフト施策、これらの施策を推進する体制づくりを計画の3つの柱として取組みます。

本市では、福岡県の自転車活用推進計画等を受け、今後様々なシーンでの自転車の利活用や自転車利用者の増加が想定されます。現在、本市では、自転車通行空間の計画的な整備は行われておらず、今後の自転車の利活用への第一歩として、重点的に自転車通行空間を整備すべき自転車ネットワーク路線を選定し、安全で快適な自転車通行空間の確保に取り組めます。

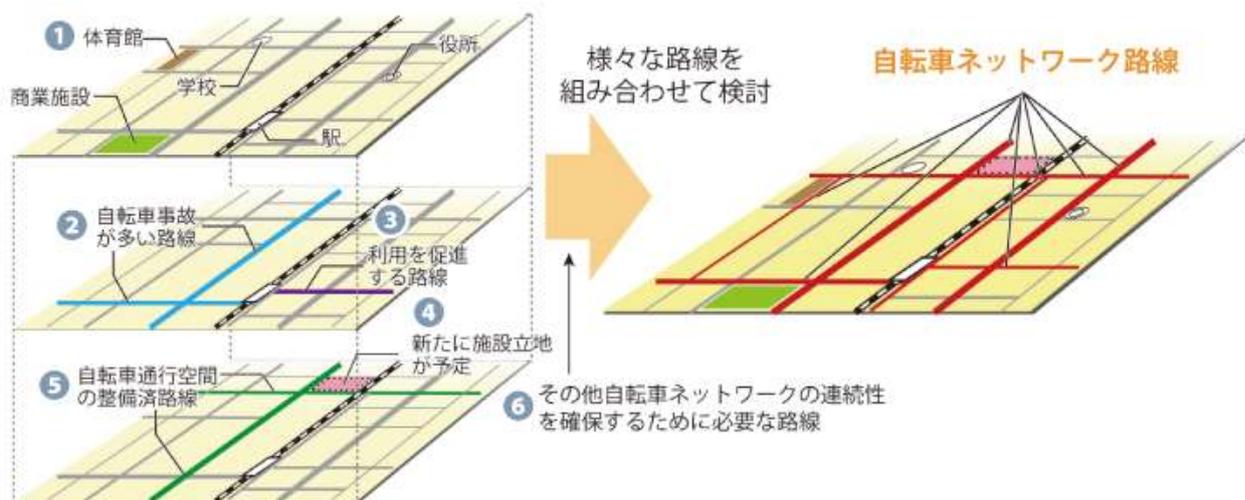
### 7-1 自転車ネットワーク路線の選定の考え方

ガイドラインに基づき、自転車通行空間整備の必要性の高い路線を検討項目（下記（1）から（6）まで）ごとに選定し、それらを組み合わせて自転車ネットワーク路線を選定します。

- (1) 自転車需要が多い路線
  - ・平成 17 年度道路交通センサスにおいて、自転車交通量 500 台/日以上路線を選定。
- (2) 自転車関連事故が多い路線
  - ・「交通事故・道路統合データベース」および「交通事故・生活道路統合データベース」を用いて、自転車関連事故が発生している路線を選定。
  - ・平成 27 年道路・街路交通情勢調査において、自動車交通量が 4,000 台/日以上路線を選定。
- (3) 自転車利用の拠点となる施設を結ぶ路線
  - ・自転車利用の拠点となる、鉄道駅、公共施設等を結ぶ路線を選定。
- (4) 関連計画で位置付けられた路線
  - ・「糸島サイクリングロード」、県設定の広域モデルルートに位置付けられている路線を選定。
  - ・県指定の緊急輸送道路。
- (5) 自転車ネットワークの連続性を確保する路線
  - ・1～4を補完し、ネットワークの連続性を確保するために必要な路線を選定。
- (6) その他の路線
  - ・小中学校、高校周辺の生活道路。

表 7-1 自転車ネットワーク路線選定の考え方

選定の視点	検討項目	使用するデータ等
(1) 自転車需要が多い路線	(a) H17 道路交通センサスにおいて、自転車交通量が 500 台/日以上以上の路線。	○平成 17 年度道路交通センサス ○平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果
(2) 自転車関連事故が多い路線	(b) 県警提供の事故データにより、自転車関連事故が多く発生している路線。  (c) 平成 27 年道路・街路交通情勢調査において、自動車交通量が 4,000 台/日以上以上の路線。	○交通事故・道路統合データベース[平成 24 年~平成 28] ○交通事故・生活道路統合データベース [平成 24 年~平成 28] ○平成 27 年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果
(3) 自転車利用の拠点となる施設を結ぶ路線	(d) 自転車の利用の拠点となる鉄道駅、公共施設等を結ぶ路線。	○公共施設の立地状況：国土数値情報 公共施設データ（役所、図書館、博物館等）
(4) 関連計画で位置付けられた路線	(e) 「糸島サイクリングロード」、県設定の広域モデルルートに位置付けられている路線を選定。  (f) 災害時に活用する路線（福岡県指定の緊急輸送道路）	○糸島サイクリングロード ○CYCLE FUKUOKA ロングライドモデルコース（福岡・糸島ルート）  ○県指定の緊急輸送道路
(5) 自転車ネットワークの連続性を確保する路線	(g) ネットワークの連続性を確保する路線。	※上記 1～4 を互いに補完し、ネットワークの連続性を確保する路線。
(6) その他の路線	(h) 小中学校および高校周辺の生活道路。	○通学路など



〔図版出典〕国土交通省資料

図 7-1 路線選定のイメージ

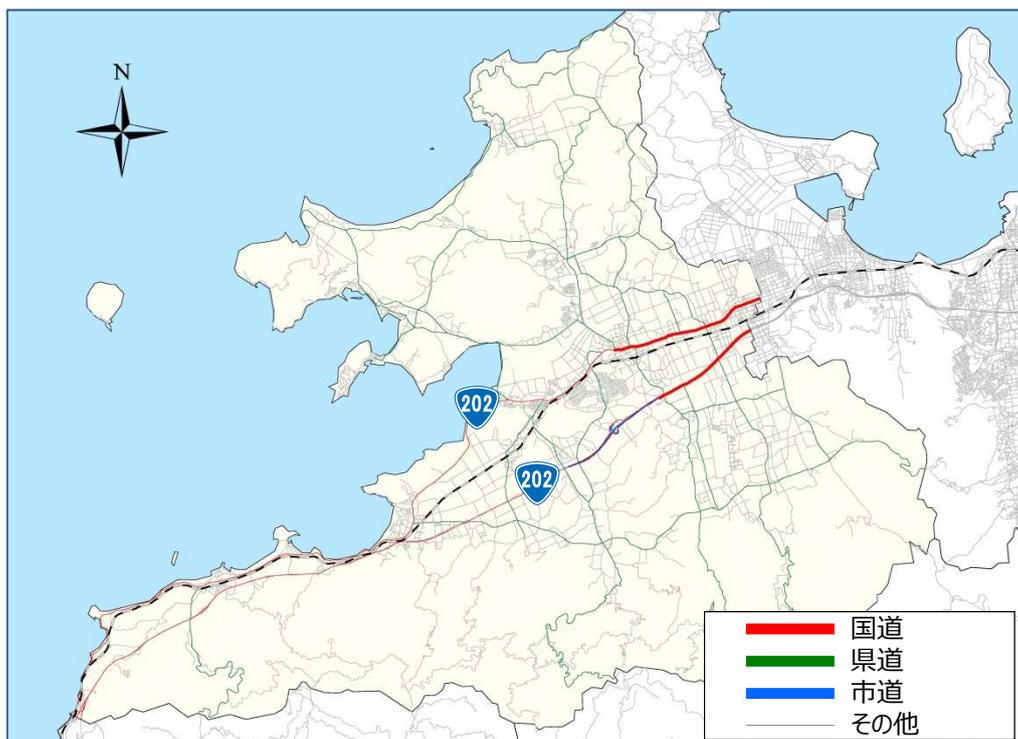
## 7-2 自転車ネットワーク路線の選定

### 7-2-1 各指標による選定

#### (1) 自転車需要が多い路線

##### (a) 自転車交通量が 500 台/日以上 の路線

自転車需要の多い路線として、自転車交通量が 500 台/日以上 の路線を選定



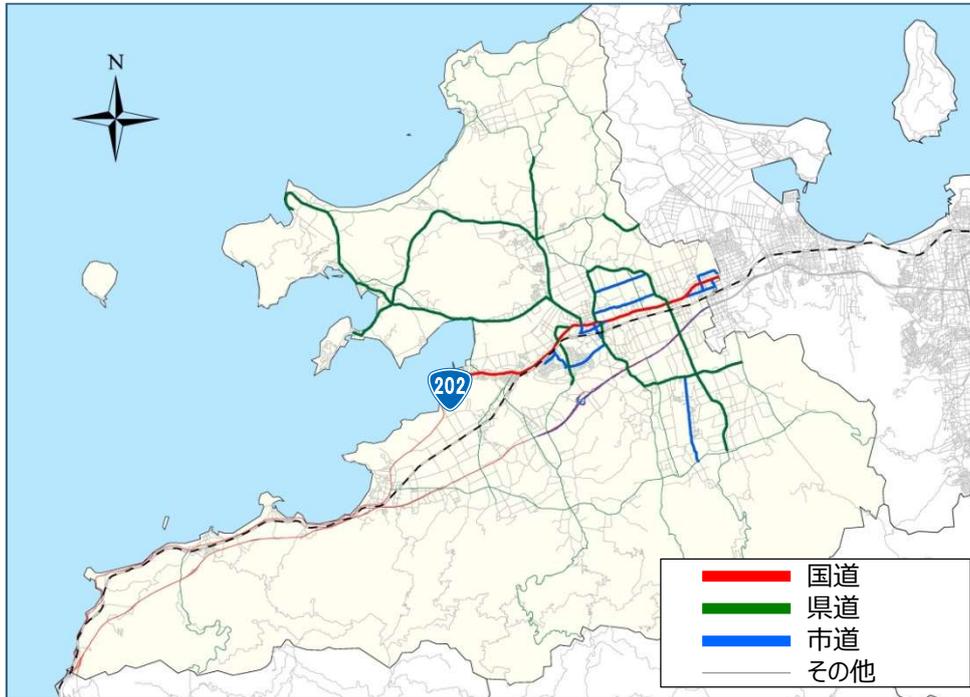
[データ]平成 17 年度道路交通センサス

図 7-2 自転車需要が多い路線

(2) 自転車関連事故が多い路線

(b) 自転車関連事故が多く発生している路線

自転車関連の死傷事故件数が 1.0 件/年・km 以上の路線を選定

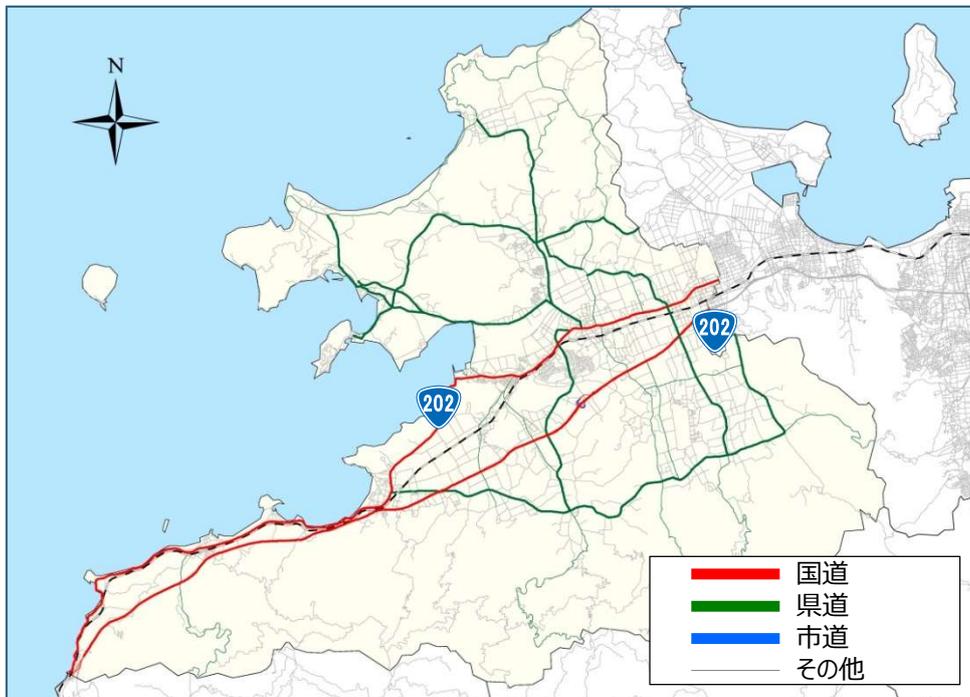


[データ]交通事故・道路統合データベース、交通事故・生活道路統合データベース[H24-H28]

図 7-3 自転車関連事故が多く発生している路線

(c) 自動車交通量が 4,000 台/日以上

自転車関連事故のリスクが高い路線として、自動車交通量が 4,000 台/日以上



[データ]平成 27 年度全国道路・街路情勢調査

図 7-4 自動車交通量が 4,000 台/日以上

(3) 自転車利用の拠点となる施設を結ぶ路線

(d) 自転車利用の拠点となる施設を結ぶ路線

自転車利用の拠点となる施設を結ぶ路線として、駅や公共施設等の周辺の路線を選定

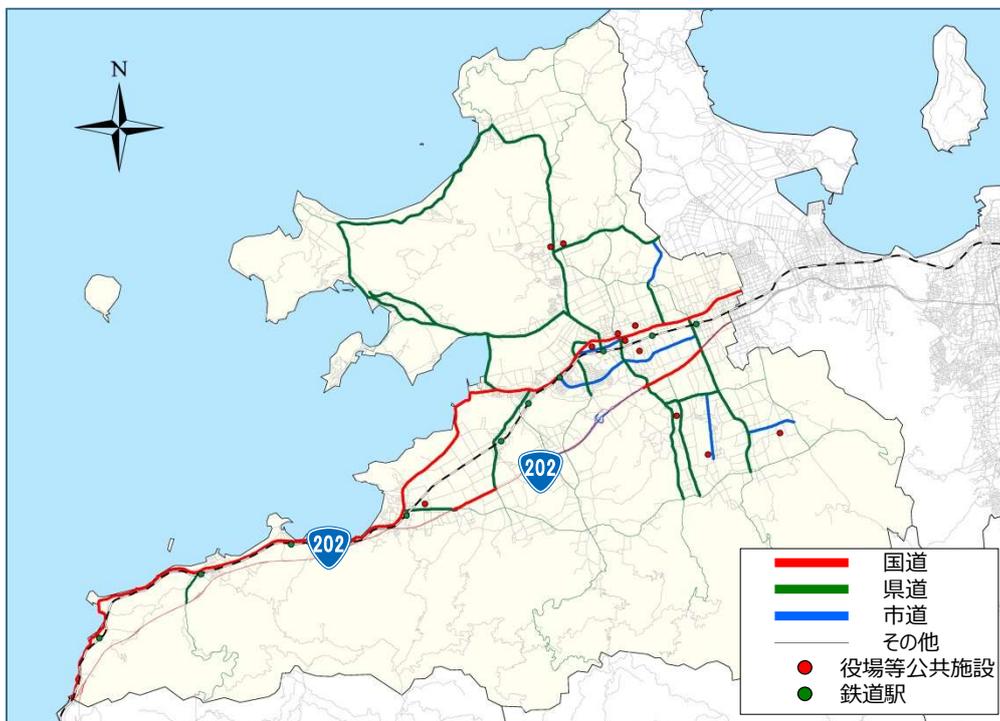


図 7-5 自転車利用の拠点となる施設を結ぶ路線

(4) 関連計画で位置付けられた路線

(e) 関連計画で位置付けられたサイクリングロード

**糸島市および福岡県指定のサイクリングロードを選定**

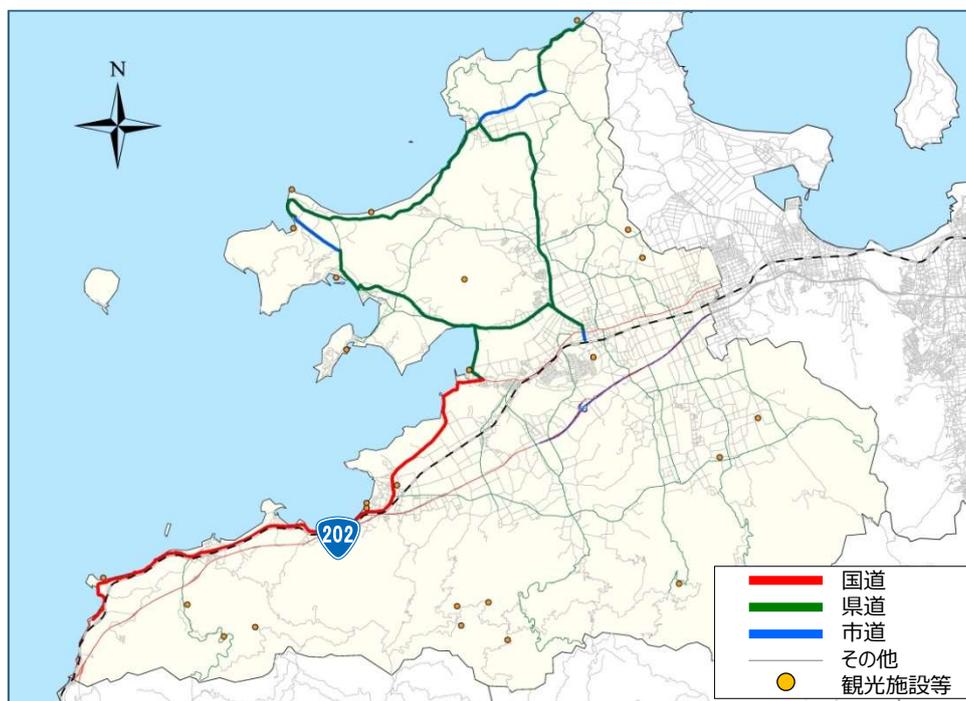


図 7-6 糸島市・福岡県指定のサイクリングロード

(f) 災害時に活用する路線

**福岡県指定の緊急輸送道路を選定**

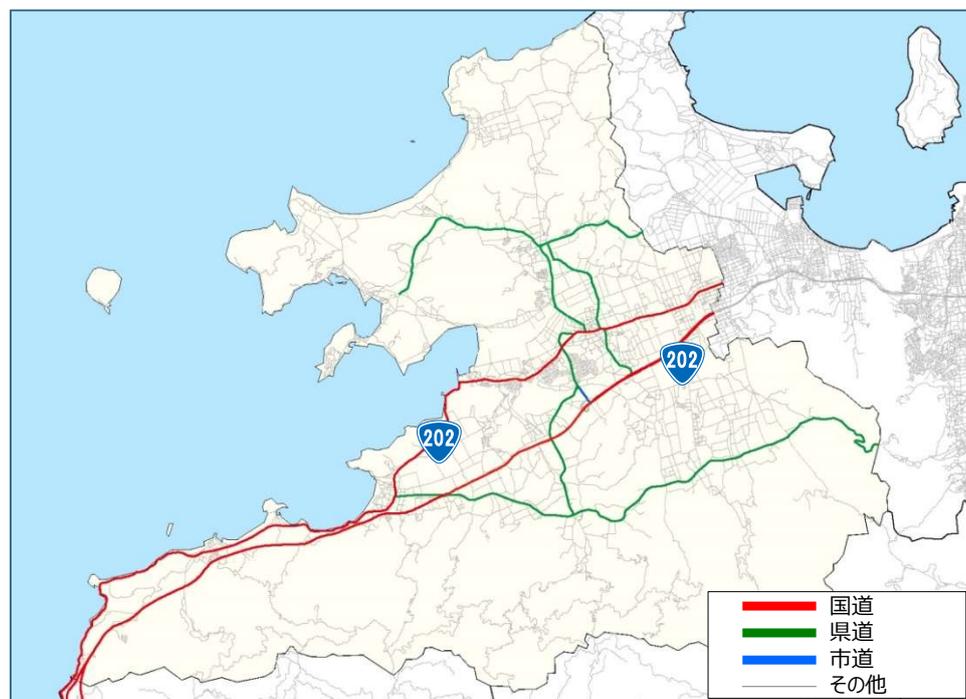


図 7-7 災害時に活用する路線

(5) 自転車ネットワーク路線の連続性を確保する路線

(1) ~ (4) を重ね合わせ、ネットワークの連続性を確保するための区間を選定

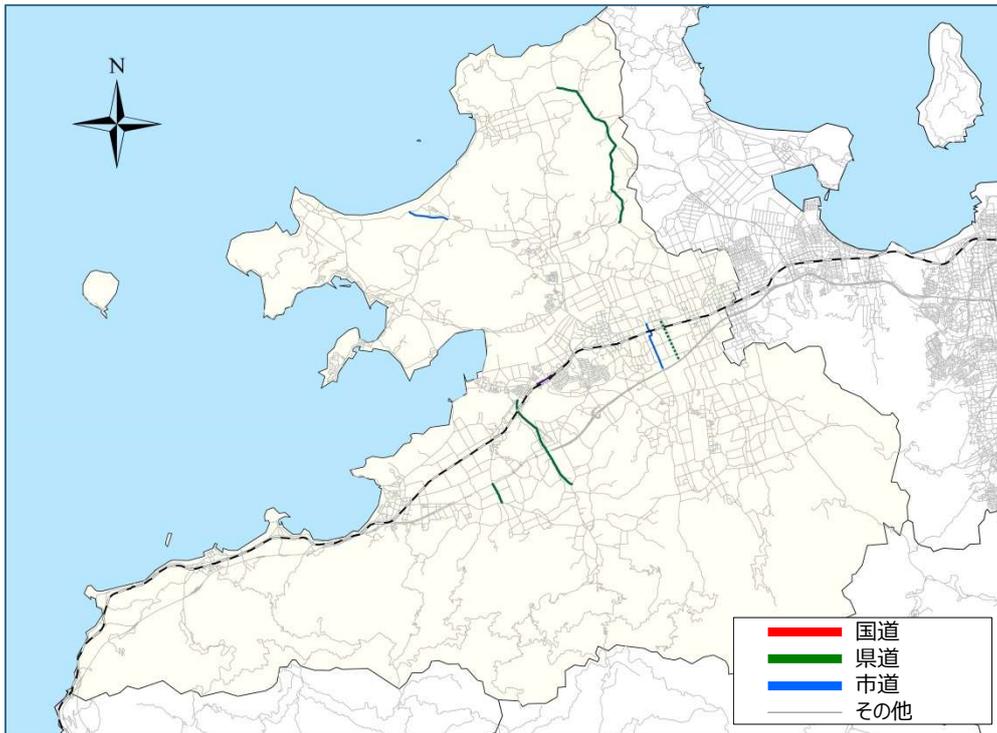
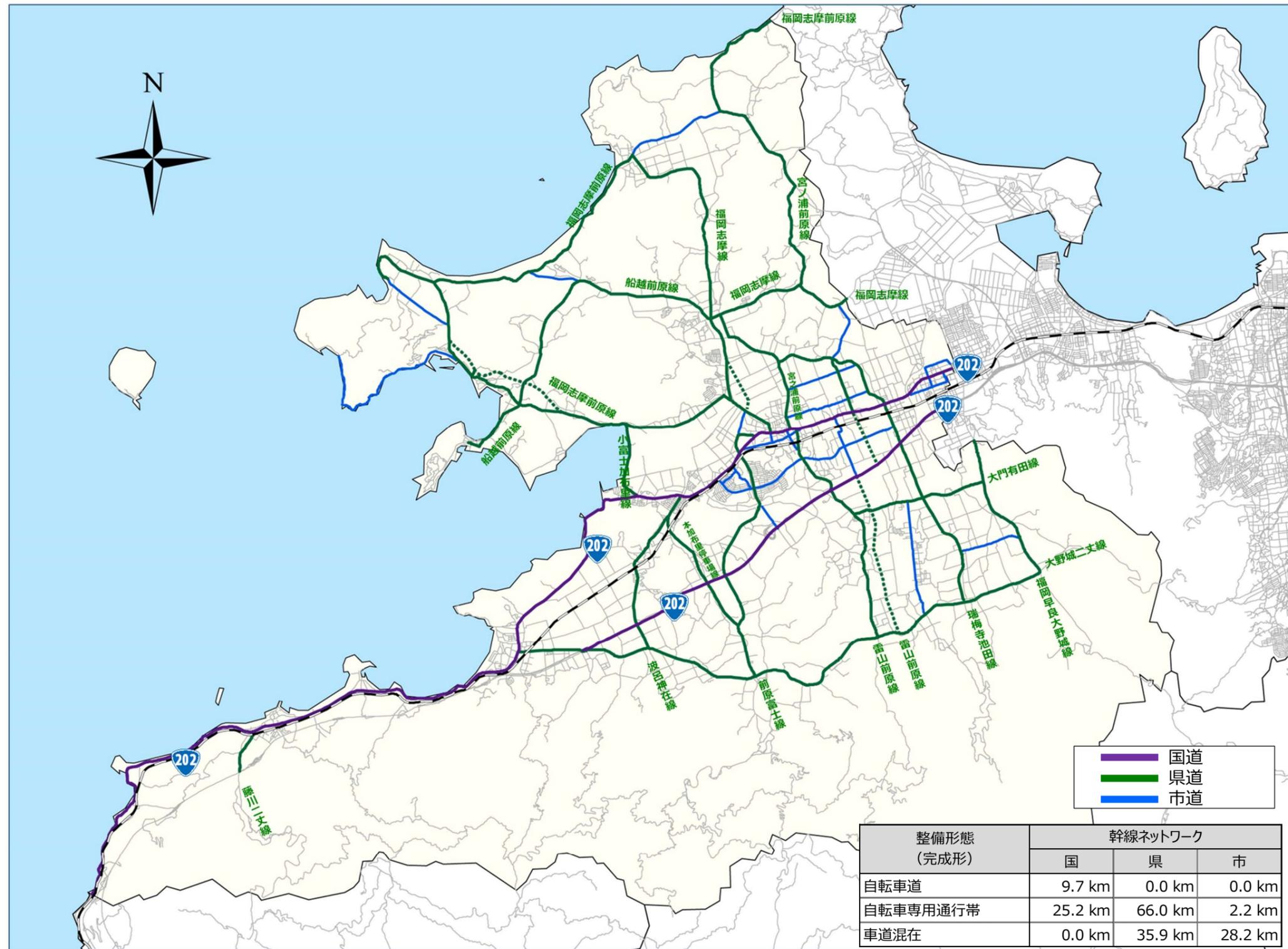


図 7-8 ネットワークを補完する路線

## 7-2-2 自転車ネットワーク路線の選定結果

### (1) 自転車ネットワーク路線（幹線）

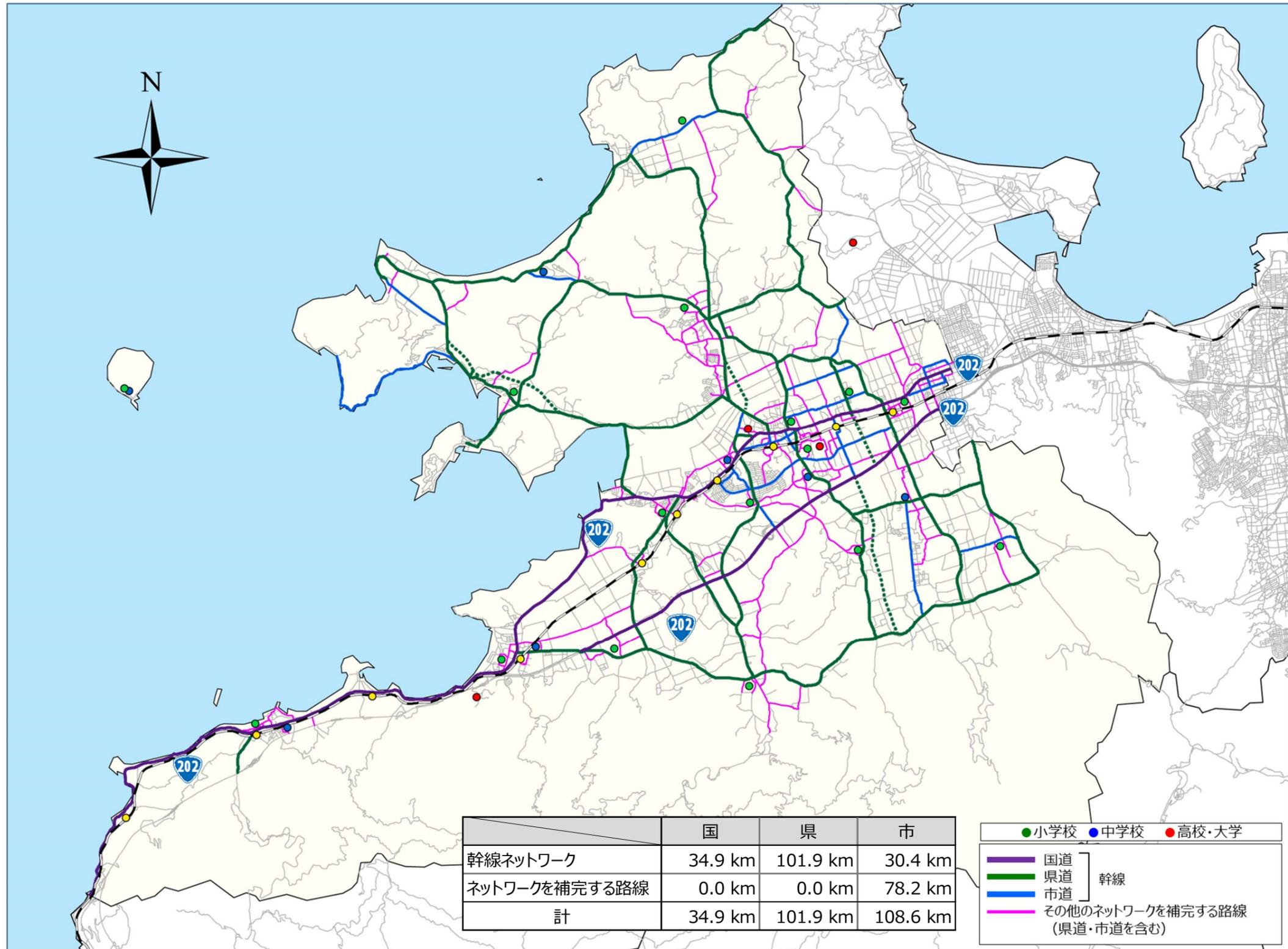
各指標で選定した結果、以下の路線を自転車ネットワーク路線（幹線）として選定しました。



[注]破線は、現在整備中の路線

(2) 生活道路等を考慮した自転車ネットワーク路線

自転車ネットワーク路線（幹線）を補完し、学校等の周辺の生活道路を考慮して自転車ネットワーク路線を設定しました。



〔注〕破線は、現在整備中の路線

## 7-3 自転車ネットワークの整備形態の選定

### 7-3-1 整備形態の種類

整備形態は、道路構造令やガイドラインに準拠し、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在を基本とします。

自転車道とは、歩行者と自動車から物理的に分離された自転車専用の道路です。自動車の速度や交通量、歩行者の交通状況に影響されずに自転車が通行可能な整備形態です。

自転車専用通行帯とは、車道に設けられる自転車専用の通行帯です。軽車両（自転車を除く）や歩行者から空間的に分離された形態です。

車道混在は、車道内を自転車と自動車が混在して通行する整備形態です。

表 7-2 整備形態の種類

整備形態	【整備イメージ】
自転車道	<p>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道</p>
自転車専用通行帯	<p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の全部</p> <p>※自転車専用通行帯の幅の一部</p>
自転車と自動車を混在通行とする道路(車道混在)	<p>(1) 歩道のある道路における対策</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>ピクトグラム等を設置</p> <p>歩道 車道</p> <p>[路肩・停車帯内の対策]</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重ねさせることができる</p> <p>[車線内の対策]</p> <p>路側帯 車道</p>

〔図版出典〕国土交通省,警察庁;「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」,平成 28 年 7 月

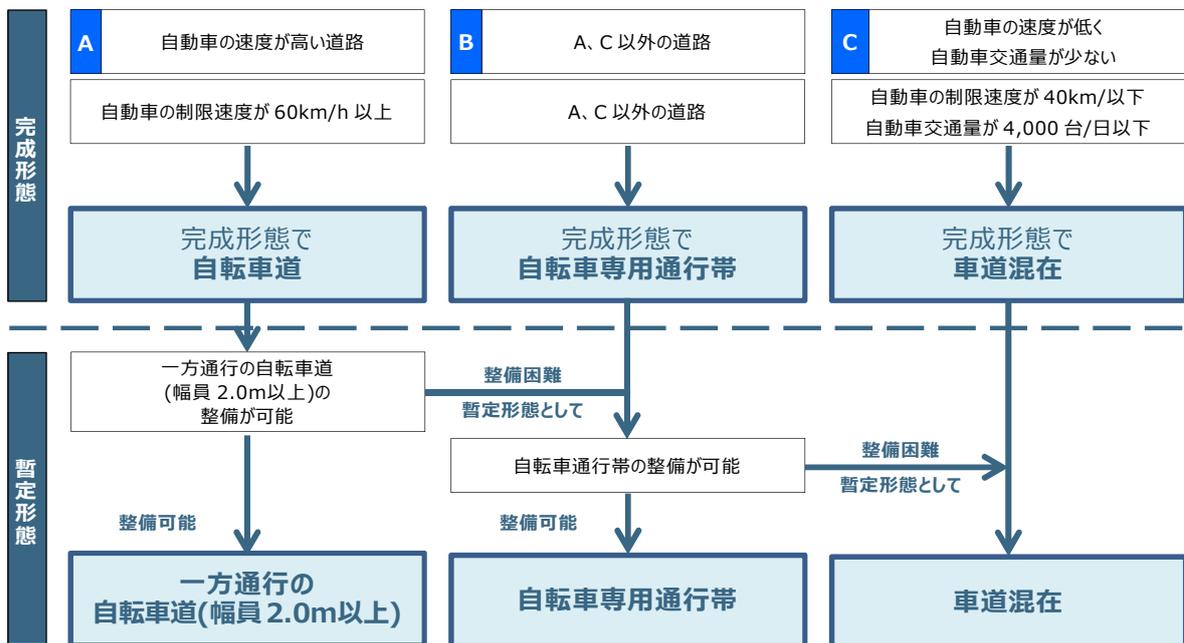
### 7-3-2 整備形態の選定方法

整備形態の選定方法は、道路構造令やガイドラインに準拠し、交通状況や道路状況などを踏まえて選定します。

自転車ネットワーク路線における整備形態は、路線ごとに交通状況（自動車の速度や交通量）や道路状況（車線数や歩道の有無）を考慮し、3つの整備形態を完成形態（本来あるべき整備形態：道路構造令に基づく構造）として選定します。

道路用地の確保が困難な場合など、完成形での整備が難しい場合には、暫定形態として整備します。

- 完成形で自転車道と選定された路線は、一方向通行の自転車道（幅員 2.0m 以上）の整備が困難な場合は、暫定形態として自転車専用通行帯を整備します。
- 現状の幅員構成で自転車専用通行帯の整備が困難な場合、道路空間の再配分を検討し自転車専用通行帯を整備します。
- 道路空間の再配分を検討した結果、自転車専用通行帯の整備が困難な場合、暫定形態で車道混在で整備します。



\* 1 : 自動車の速度は路線の規制速度を採用。自動車交通量は、平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査を採用。

\* 2 : 地域の要望や前後区間の道路構造の連続性を考慮し、一時的に上記整備形態と異なる整備形態も可能とする。

図 7-9 整備形態の選定フロー

## 7-4 各整備形態の設計方針

整備形態別の具体的な設計は、道路構造令やガイドラインに準拠して設計。

### 7-4-1 自転車道

- 縁石等の工作物によって物理的に歩道および車道と分離された空間。
- 左側一方通行を基本とする。
- 幅員は、2.0m 以上を基本と、やむを得ない場合 1.5m 以上とする。

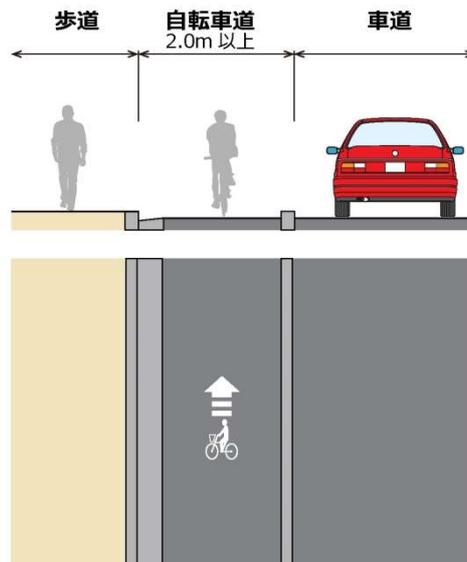


図 7-10 自転車道の整備方針

### 7-4-2 自転車専用通行帯

- 車道内に自転車専用の通行帯を設け、視覚的に自転車と自動車とを分離。
- 自転車は、自動車と同様に左側を一方通行。
- 幅員は、1.5m 以上を基本と、やむを得ない場合 1.0m 以上とする。

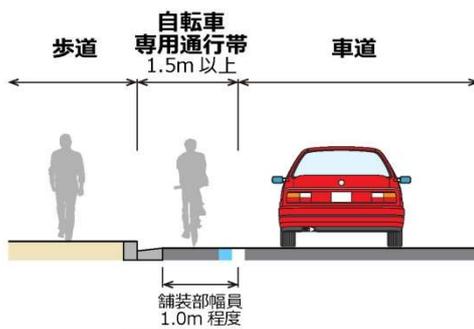


図 7-11 歩道がある場合

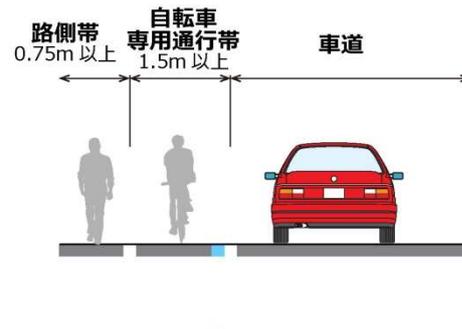


図 7-12 歩道がない場合

### 7-4-3 車道混在（幹線道路：2車線以上）

- 車道内に自転車の通行位置を明示し、自動車利用者に自転車の車道通行を認識させる。
- 自転車は、自動車と同様に左側を通行し、車道内で自転車と自動車が混在する。
- 歩道がある場合または2車線道路の場合、自転車通行空間の幅員は側溝の蓋部分を除いて1.0m以上とする。

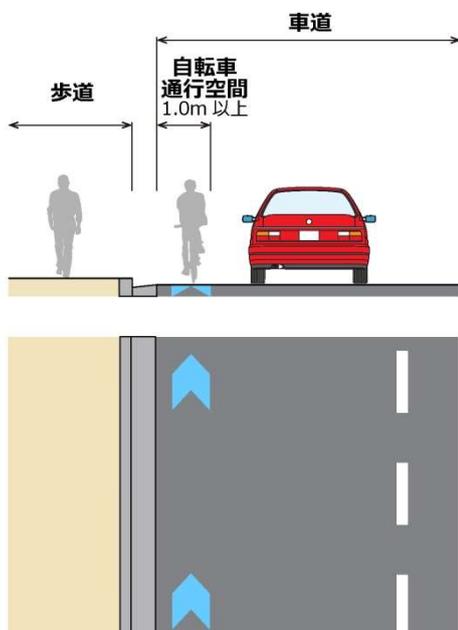


図 7-13 歩道がある場合

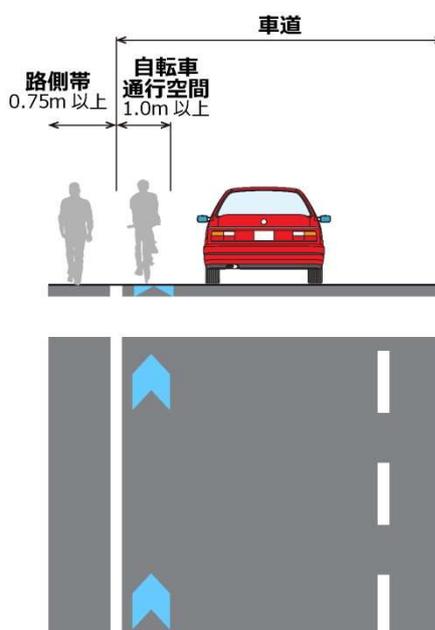


図 7-14 歩道がない場合

### 7-4-4 車道混在（生活道路等：1車線）

- 車両の通行幅（ $W=2.00\text{m}$ 以上）を確保したうえで、車道内に自転車の通行位置を明示し、自動車利用者に自転車の車道通行を認識させる。
- 自転車は、自動車と同様に左側を通行し、車道内で自転車と自動車が混在する。
- 生活道路等で外側線のない1車線道路においては、路側から0.80m以上離れた位置に矢羽根を設置し、幅0.75m以上の自転車通行空間を設ける。

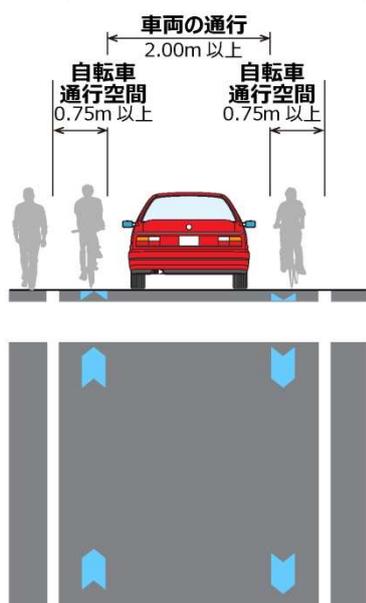


図 7-15 外側線がある場合

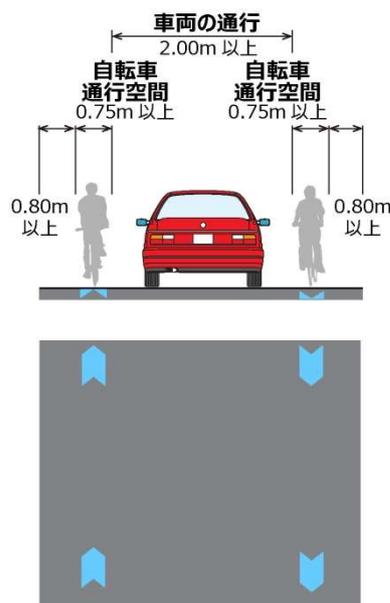
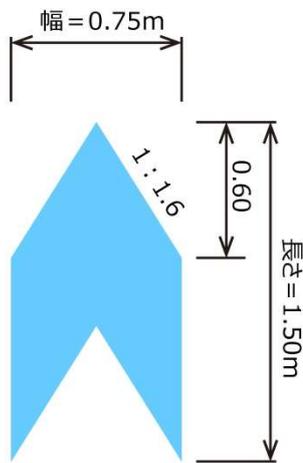


図 7-16 外側線がない場合

#### 7-4-5 車道混在での自転車通行位置を示す矢羽根の寸法等

- 矢羽根は、ガイドラインに示されたものを（幅＝0.75m、長さ＝1.5m）を青色で設置することを標準仕様とする。
- ただし、生活道路等の1車線道路においては、縮小した路面標示（幅＝0.60m、長さ＝1.0m）の設置を検討する。
- 自転車専用通行帯および車道混在における自転車のピクトグラム等の路面標示は、地域の要望等に応じて適宜設置する。

<標準>



<1車線道路の場合>

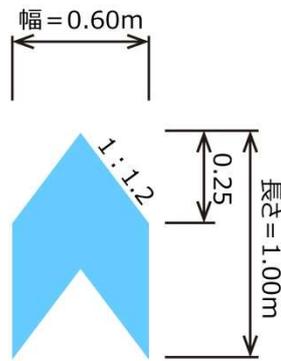


図 7-17 矢羽根の寸法



図 7-18 自転車のピクトグラム

### 7-5 完成形態の検討結果

現況の自動車の交通量や速度を踏まえて、本来あるべき整備形態を選定。

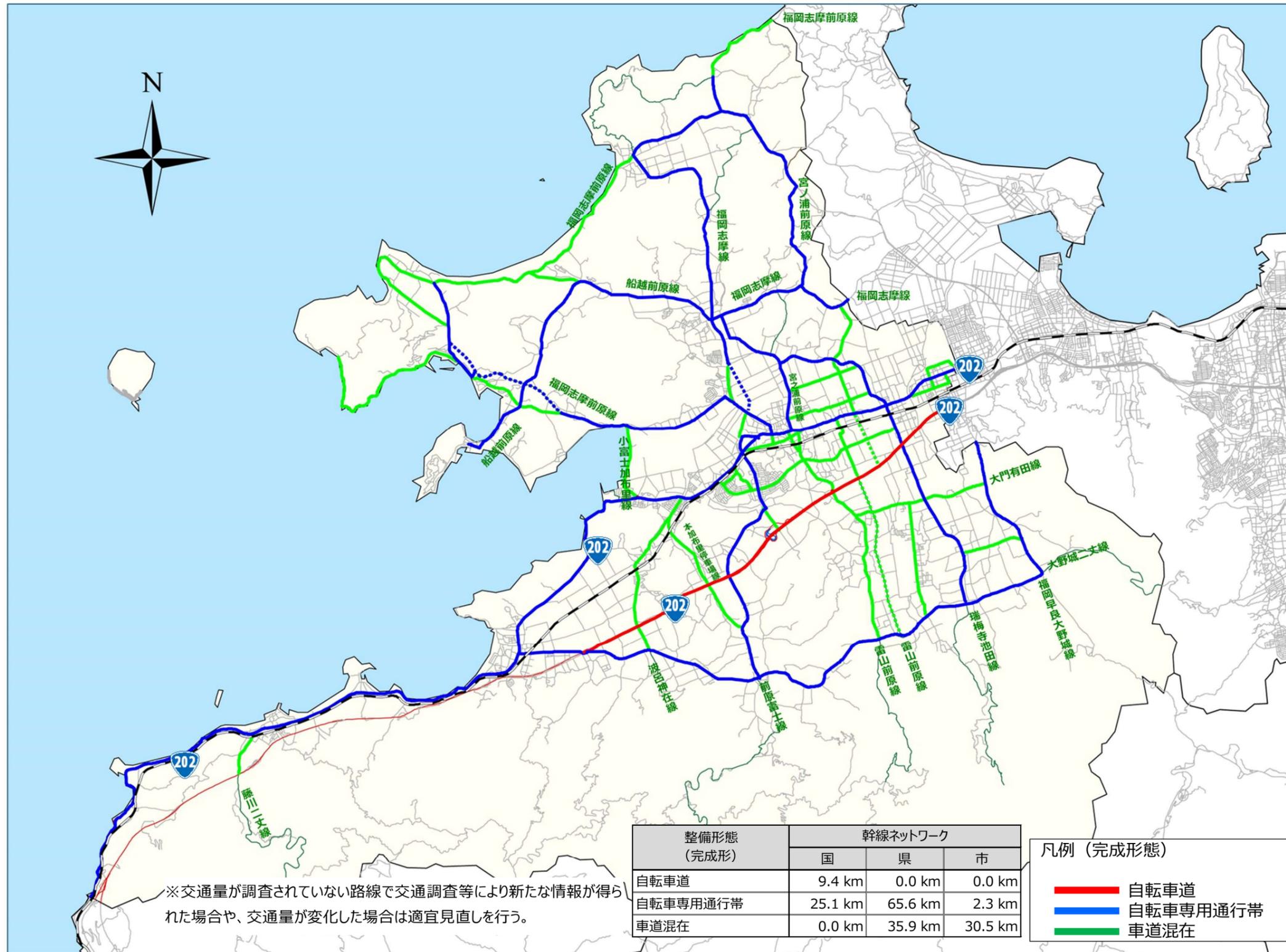


図 7-19 完成形態の選定結果 (幹線)

# 8. 自転車交通安全の取組み

自転車の安全な利用のためには、自転車通行環境の整備とともに、利用者のルールやマナーの向上が不可欠です。

糸島市における自転車事故の現状を踏まえ、自転車利用者が基本的なルール・マナーを熟知し、利用者自身が危険と安全の本質を理解し、自分や他者の安全のため、自転車の安全利用を実践することが重要です。

安全な自転車利用に求められるルール・マナーは年齢等に応じて異なる場合があるため、子どもから高齢者までそれぞれのライフステージに合わせた体系的な自転車安全教育を実施していくことが必要です。

以下に、ライフステージ別の教えるポイントと各教室の取組み事例やねらいを記載します。

## <自転車安全利用五則>

自転車は「車両」です。自転車安全利用五則を守りましょう

**① 自転車は車道が原則、歩道は例外**



道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。したがって、歩道と車道の区別があるところは車道通行が原則です。

罰則：3月以下の懲役又は5万円以下の罰金

**② 車道は左側を通行**



自転車は、道路の左側によって通行しなければなりません。

罰則：3月以下の懲役又は5万円以下の罰金

**③ 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行**



歩道では、すぐに停止できる速度で、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければなりません。

罰則：2万円以下の罰金又は科料



自転車も車両です。交通ルールやマナーを守って、安全に利用しましょう。

**④ 安全ルールを守る**

**◆ 飲酒運転は禁止**

自転車も飲酒運転は禁止



罰則：5年以下の懲役又は100万円以下の罰金(酒酔い)  
※酒に酔った状態で運転した場合

**◆ 二人乗りは禁止**

6歳未満の子どもを幼児用座席に1人乗せる場合等を除き、二人乗り禁止。



罰則：2万円以下の罰金又は科料

**◆ 並進は禁止**

「並進可」の標識がある場所以外では、並進禁止。



罰則：2万円以下の罰金又は科料

**◆ 夜間はライトを点灯**

夜間は、前照灯と尾灯(または反射材)をつける。



罰則：5万円以下の罰金

**◆ 信号を守る**

信号を必ず守る。「歩行者・自転車専用」信号機のある場合は、その信号に従う。



罰則：3月以下の懲役又は5万円以下の罰金

**◆ 交差点での一時停止と安全確認**

一時停止の標識を守る。見通しの悪い交差点では、必ず徐行。安全確認を忘れずに。



罰則：3月以下の懲役又は5万円以下の罰金

**⑤ 子どもはヘルメットを着用**

児童・幼児の保護責任者は、児童幼児に乗車用ヘルメットをかぶらせるようにしましょう。



**制動装置不良自転車運転の禁止**

自転車の前・後輪に制動装置(ブレーキ)を備えていなければ違反になります。

罰則：5万円以下の罰金



(図版出典)福岡県警 HP

- 61 -

## 8-1 ライフステージ別の自転車安全教育の内容

子どもから高齢者まで、ライフステージに合わせた体系的な自転車安全教育の実施

ライフステージ	幼児	小学生		中学生	高校生	大学生	社会人	高齢者	
		低学年	高学年						
自転車の利用状況	親と乗車 自転車デビュー	親と一緒に運転 ひとりで運転	ひとりで運転	行動範囲の拡大	通学での利用		通勤等での利用 子どもと乗車	加齢に応じた運転	
		歩道通行も可能		車道通行が原則				歩道通行も可能	
	親が子どもの自転車の安全利用の責任を持つ								
知る	知る								
わかる	覚える	覚える・わかる		わかって実践する		わかって実践し、他者にも伝える			
内容	自転車の運転技術の向上			危険の予測・回避		指導者としての視点			
	交通ルールの基本を覚える			事故のリスクの理解・社会的責任の認識		保護者としての視点	加齢に応じた運転		
主なポイント	運動・認識能力	・ぶつからないようにするなど他者を思いやる気持ちを養う		・自転車の安全な乗り方を身につける	・危険を予測し、回避することができる		・子ども乗せ自転車の特性を理解して運転することができる	・加齢による運動・認知能力の低下を考慮した運転ができる	
	交通ルール・マナー	・簡単な交通ルールを知る	・ <b>交通ルールの基本を知る</b>	・交通標識を知る	・自転車にも罰則があることを知る（自転車運転者講習制度等）				
		・「 <b>自転車はクルマの仲間</b> 」，「 <b>車道は左側通行</b> 」という認識を持つ							
		・身近な危険な箇所を知る	・ <b>車道で必要な走行知識を習得する</b>	・歩道通行は例外であることを認識し、車道を通行する					
	・何が危険なのか、自転車事故について知る		・自転車事故の社会的責任を知る						
				・危険な乗り方をしない			・正しい交通ルールを子ども等他者にも教えることができる	・ <b>子どもの自転車の安全利用の責任を持つ</b>	
自転車の楽しさ	・自転車に乗る楽しさ								
		・まちなかをサイクリング			・趣味としての自転車				

## 8-2 ライフステージ別の自転車安全教室

現在実施している自転車安全教育等を、6WIH（だれが、何を、いつ、どこで、なぜ、どのように、だれに）の視点から体系別、世代別に整理することで、個々の教室の取組みが全体として果たす役割や課題を明確にするとともに、ライフステージ全体の教育カリキュラムとして展開する。

：現在実施している事業  ：今後関係機関等と連携しながら新規に実施していく事業

ライフステージ	幼児	小学生	中学生	高校生	大学生	社会人	高齢者	
主なライフイベント	●保育園・幼稚園 入園	●小学校 入学	●中学校 入学	●高校 入学	●大学 入学 ●運転免許取得 ●転入	●運転免許取得・更新 ●転入、就職、結婚 ●子育て	●運転免許更新・返納 ●孫育て	
交通安全教室等	座学	リーフレット、啓発動画等を活用した自転車交通安全教育 →年齢に応じ、自転車も含めた交通安全を学習 <span style="border: 1px solid pink; padding: 2px;">I-②</span>	リーフレット、啓発動画等を活用した自転車交通安全教育 <span style="border: 1px solid pink; padding: 2px;">I-②</span>	リーフレット、啓発動画等を活用した自転車交通安全教育 <span style="border: 1px solid pink; padding: 2px;">I-②</span>	自動車免許更新時におけるドライバーへの自転車安全講習 <span style="border: 1px solid pink; padding: 2px;">I-⑨</span>	高齢者の交通安全教室（座学） <span style="border: 1px solid pink; padding: 2px;">I-⑩</span>		
		入学時の交通安全教育 <span style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">I-③</span>	入学時の交通安全教育 <span style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">I-③</span>	入学時の交通安全教育 <span style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">I-③</span>	交通安全協会、地域交通安全活動推進員等における自転車安全利用指導者の養成 →県の講習会に参加し、自転車の安全利用等の広報啓発活動を行う人材の養成 <span style="border: 1px solid pink; padding: 2px;">I-⑧</span>			
実技	キックバイクを用いた子ども自転車教室 →デンマーク式の自転車に乗るために基本となる運転操作を、楽しみながら学ぶ	子供の自転車交通安全教室 →自転車の正しい運転方法、座学と実技で学習 <span style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">I-⑤</span>	「見て分かる！」自転車安全教室 →身近な場所の危険を知り、自転車事故を抑制する学習。 <span style="border: 1px solid pink; padding: 2px;">I-④</span>	「見て分かる！」自転車安全教室 →身近な場所の危険を知り、自転車事故を抑制する学習。 <span style="border: 1px solid pink; padding: 2px;">I-④</span>			高齢者自転車安全教室 →自転車に乗るために基本となる運転操作を、楽しみながら学ぶ <span style="border: 1px solid pink; padding: 2px;">I-⑪</span>	
			中学生に対する交通安全教育（実技） →自転車を使って、交通マナーを学習。 <span style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">I-⑥</span>					
		シミュレーター等を活用した講習→自転車ルールおよび運転技術について、シミュレーター体験をしながら学ぶ <span style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">I-⑫</span>						
		散走等サイクリングイベントの企画、支援 <span style="border: 1px solid pink; padding: 2px;">II-⑦</span>						
広報・啓発	自転車ルール等啓発冊子（こども向け） （県生活安全課） <span style="border: 1px solid pink; padding: 2px;">II-①</span>	自転車ルール等啓発冊子（小学生向け） <span style="border: 1px solid pink; padding: 2px;">II-①</span>	自転車ルール等啓発冊子（一般向け・外国人向け） <span style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">II-①</span>					
	パパママ自転車安全利用の啓発 →冊子等による子供任せ自転車の安全な利用を啓発 <span style="border: 1px solid pink; padding: 2px;">II-②</span>	朝夕立哨でのルール・マナーの声掛け <span style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">II-③</span>				「思いやり1.5m運動」 <span style="border: 1px solid pink; padding: 2px;">II-⑤</span>		
		ヘルメット着用啓発 <span style="border: 1px solid pink; padding: 2px;">II-④</span>	ヘルメット着用義務化 <span style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">II-④</span>	ヘルメット着用啓発 <span style="border: 1px solid pink; padding: 2px;">II-④</span>			自転車通勤者への交通安全啓発 →従業員への自転車安全教育の推進 <span style="border: 1px solid pink; padding: 2px;">II-⑥</span>	ヘルメット着用啓発 <span style="border: 1px solid pink; padding: 2px;">II-④</span>
			通学用ヘルメット購入費補助金交付 <span style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">II-④</span>					
			学生に対する長期休暇前の市営無料駐輪場利用案内 <span style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">II-⑦</span>	学生に対する長期休暇前の市営無料駐輪場利用案内 <span style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">II-⑦</span>			駅利用者に対する市営無料駐輪場利用案内 <span style="border: 1px solid pink; padding: 2px;">II-⑦</span>	
			交通安全団体表彰 <span style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">II-⑦</span>					
	イベントへのブース出展→交通安全全般の中での自転車安全利用の啓発 <span style="border: 1px solid pink; padding: 2px;">II-⑦</span>							
		レンタサイクル利用者（観光客・外国人）へのヘルメット着用、ルール・マナーの周知徹底 <span style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">II-⑦</span>						
		観光マップ等への自転車交通ルールの掲載 <span style="border: 1px solid pink; padding: 2px;">II-⑦</span>						

### 8-3 ライフステージ別の自転車安全教育のポイント

幼児（保護者）
<p><b>&lt;特徴&gt;</b></p> <p>自転車に乗り始める時期が、心身の機能の成長期と重なるため、自立的な技能や知識を習得してもらうことに主眼を置く。加えて、「自転車に乗る楽しさ」を実感してもらうとともに、自転車を通して子供の主体性を育む、情操教育の視点も重要である。</p> <p>また、自転車安全教育は、幼稚園や保育施設等においてだけでなく、家庭において行うことも重要であり、保護者に対する正しい自転車安全教育を実施することも重要である。</p>
<p><b>&lt;教育内容等&gt;</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>○自転車に乗るためのバランス能力、危機回避能力等の運動スキルの養成</li><li>○ぶつからないようにする等、他者を思いやる気持ちの養成</li><li>○簡単な交通ルール（交差点では一時停止、ヘルメットの着用、安全確認の徹底等）の認識</li><li>○個人差を考慮した教育が不可欠</li><li>○幼稚園や保育施設等での教育だけでなく、保護者による家庭での教育も重要</li></ul>
小学生（保護者）
<p><b>&lt;特徴&gt;</b></p> <p>低学年においては、日常生活で保護者と一緒に自転車を運転する機会が増えることから、保護者による基本的な交通ルールの教育も重要である。</p> <p>高学年においては、1人で自転車に乗る場面が多くなり、行動範囲が広がることから、必要な技能や知識を習得してもらうとともに、自分自身で危険を察知し、回避する能力が求められる。</p>
<p><b>&lt;教育内容等&gt;</b></p> <p><b>低学年</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>○「交差点では止まって安全確認」など、交通ルールの基本についての認識</li><li>○通学路など、身近な場所における危険箇所の認識</li></ul> <p><b>高学年</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>○交通標識や車道での必要な走行知識の習得</li><li>○何が危ないか、自転車事故についての知識</li><li>○自転車のルール・マナーや危険予測能力の習得</li><li>○実際に自転車に乗り、正しい乗り方を実技面からも習得することが重要</li><li>○特に11歳及び12歳は、13歳から車道通行が基本となることを踏まえ、保護者は、子どもの行動範囲内での実践指導のために、子どもと一緒に自転車を運転する機会を持つことが重要。</li></ul>

## 中学生

### <特徴>

自転車での行動範囲がさらに広がり、13歳からは車道通行が基本となる世代である。小学生の時に習得した知識に加え、車道通行時の危険を予測・回避する能力を習得してもらう必要がある。また、自転車は車両の仲間であり、交通違反した場合、罰則があることを認識してもらう必要がある。

### <教育内容等>

- 自転車を運転する際の基本である「車道の左側通行」の認識
- 傘さし運転や「ながら」運転等の危険な運転行為及び罰則の認識
- 加害者となった場合の自転車事故の責任についての認識
- 車や歩行者などの他者から、自転車の運転がどのように見られているかの認識

## 高校生

### <特徴>

私生活における自転車利用に加え、自転車で通学する等、自転車に乗る機会が増えることにより、事故に遭うリスクも高まる世代である。自転車のルール・マナーの徹底に加え、より広域な社会的責任についての理解が重要である。

### <教育内容等>

- 自転車のルール・マナー遵守の徹底
- 自転車事故の加害者になり得ることも考えられることから、事故のリスクの理解だけでなく、社会的責任についても認識
- 自転車通学者に対する学校による教育も不可欠

## 大学生

### <特徴>

糸島市では、九州大学の移転に伴い、日本全国からの大学生の転入が想定される。出身地域により、自転車の運転が不慣れな学生や、自転車安全教育を一度も受講した経験がない学生も存在すると思われる。

### <教育内容等>

- 成人を迎える世代であるため、自転車のルール・マナーとともに、事故のリスクや社会的責任の認識・実践
- 自転車通学者に対する大学による教育も重要

## 社会人

### <特徴>

企業等で働いている場合は、通勤や業務で自転車を使用することも多く、事故を起こした場合、自転車の利用者個人の責任だけでなく、場合によっては企業側の使用者責任について問われることもあり、社員教育といった企業側による自転車安全教育も重要である。

また、子どもを持つ保護者の場合、子どもへの自転車安全教育を責任を持って取り組む必要がある。とりわけ幼児の保護者は、日常生活で幼児を乗せた自転車利用が多くなると思われる。

### <教育内容等>

- 社内研修等で自転車のルール・マナーや事故のリスクに関する教育、社会的責任に関する啓発が重要
- 保護者から子供に正しい乗り方や安全利用の責任を持つよう教えることが重要
- 子ども乗せ自転車での事故も発生しているため、保護者自身が子供乗せ自転車の特性を理解し、自転車のルール・マナーを遵守することが重要

## 高齢者

### <特徴>

加齢により運動能力や認知能力が低下するため、事故リスクが高まる世代である。自転車の運転者として事故の加害者となり得るだけでなく、被害者として事故に遭った場合、けが等が重傷化しやすい世代でもある。

### <教育内容等>

- 過去に自転車安全教室の受講が少ない世代であり、また、70代以上の高齢者は歩道通行が可能になることもあるため、自転車のルール・マナーを再認識してもらうことが重要
- 交通法規の理解度に個人差があることや、加齢による運動能力の低下もあるため、運転シミュレータを活用して、自分自身の技術や能力を客観的に認識してもらうことが重要
- 孫と共に学ぶなど、自転車のルール・マナーを学んでもらうためのきっかけづくりが必要

## 8-4 取組み事例

### 8-4-1 現在実施している事業

#### (1) 糸島市で実施している自転車の安全な利用に関する取組み

事例		事業主体	担当部署	対象	形式	福岡県交通安全実施計画に対応	ページ
I-③	入学時の交通安全教育	学校・県警	学校教育課 危機管理課	中学生 ～ 大学生	座学	○	p.71
I-⑤	子供の自転車交通安全教室	学校・県警 交通安全協会	学校教育課	小学生	座学 実害	○	p.73
I-⑩	高齢者の交通安全教室 (座学)	県警・交通安全協会 シニアクラブ	危機管理課	高齢者	座学	○	p.75
I-⑫	シミュレータ等を活用した講習	県警	危機管理課	小学生 以上	実技	○	p.76

#### (2) 各種啓発等の取組み

事例		事業主体	担当部署	対象	形式	福岡県交通安全実施計画に対応	ページ
II-①	自転車ルール等啓発冊子 (一般向け・外国人向け)	県生活安全課	危機管理課	社会人 外国人	配布物	○	p.77
II-③	朝夕立哨でのルール・マナー の声掛け	交通安全協会 PTA・地域見守り隊 等	危機管理課	小学生 中学生	-		p.78
II-④	ヘルメット着用啓発	市教育委員会 県教育委員会	学校教育課 危機管理課	中学生	配布物 等		p.78
II-⑦	その他の取り組み -学生に対する長期休暇前の市営 無料駐輪場利用案内 -交通安全団体表彰	行政 関係団体など	内容により 異なる	内容等に より対象 範囲は異 なる	ポスター掲 示、チラシ 等配布 など		p.79

## 8-4-2 今後関係機関等と連携しなら新規に実施していく事業

### (1) 今後糸島市で実施していく自転車の安全な利用に関する取組み

事例		事業主体	担当部署	対象	形式	福岡県 交通安全 実施計画 に対応	ページ
I-①	キックバイクを用いた子ども自転車教室	保育園・幼稚園	子ども課	幼児	実技		p.70
I-②	リーフレット、啓発動画等を用いた自転車交通安全教育	学校	学校教育課 危機管理課	小学生 ～ 高校生	座学	○	p.71
I-④	「見て分かる！」自転車安全教室	学校・県警 民間団体	学校教育課 危機管理課	中学生 高校生	座学	○	p.72
I-⑥	中学生に対する交通安全教育	学校・県警 交通安全協会	学校教育課	中学生	実技	○	p.73
I-⑦	自転車安全利用推進員養成	学校	危機管理課	教職員	座学	○	p.74
I-⑧	交通安全協会、地域交通安全推進員等における自転車安全利用指導者の養成	交通安全協会 地域交通安全活動推進委員会	危機管理課	社会人	座学	○	p.74
I-⑨	自動車免許更新時におけるドライバーへの自転車完全講習	交通安全協会	危機管理課	大学生 社会人	座学		p.75
I-⑪	高齢者自転車安全教室	県警・交通安全協会 シニアクラブ	介護・高齢者 支援課 健康づくり課	高齢者	実技	○	p.76

(2) 今後実施していく各種啓発等の取組み

事例		事業主体	担当部署	対象	形式	福岡県 交通安全 実施計画 に対応	ページ
II-①	自転車ルール等啓発冊子 (子ども・小学生向け)	県生活安全課	危機管理課	幼児 保護者	配布物	○	p.77
II-②	パパママ自転車安全利用 の啓発	県警 県生活安全課	危機管理課	幼児をもつ保 護者	配布物	○	p.77
II-④	ヘルメット着用啓発	市教育委員会 県教育委員会	学校教育課 危機管理課	小学生 高校生	配布物 等		p.78
II-⑤	思いやり 1.5m 運動	民間団体	危機管理課	大学生～ 高齢者	ポスター チラシ等		p.78
II-⑥	自転車通勤者への交通 安全啓発	事業所 県生活安全課	危機管理課	社会人	ポスター チラシ等	○	p.78
II-⑦	その他の取り組み -散走等サイクリングイベントの企 画・支援 -イベントへのブース出展 -観光マップ等への自転車交通ル ールの掲載	行政 関係団体など	内容により 異なる	内容等により 対象範囲は 異なる	ポスター掲示、 チラシ等配布 など		p.79

I- ① キックバイクを用いた子ども自転車教室	
ねらい	<p style="text-align: center;"><b>自転車に乗るための基本となる運転操作を、楽しく、より実践的に教える。</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○自転車デビューを向かえる幼児期に、自転車に乗るための基本となる能力の習得。</li> <li>○バランス感覚などの運動能力に加え、ぶつからないように他者を思いやる気持ち等を養成。</li> <li>○楽しく、より実践的に教える。</li> </ul>
形式 内容	<p>&lt;形式&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○実技形式（キックバイクを用いたゲーム形式）</li> <li>○1時間程度</li> <li>○屋外</li> </ul> <p>&lt;内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○自転車の基本的な運転操作をゲーム感覚で実施 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ボールにあたらないように止まる（危険回避の練習）</li> <li>・前の人との距離を考えて、ぶつからないように乗る（他者への配慮の練習）</li> <li>・両足をあげて、地面にできるだけ足が付かないように走行する（バランス感覚の練習） など</li> </ul> </li> </ul>
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>○単に自転車の運転操作を習得するだけでなく、基本事項として「ぶつからないように他者を思いやる」「ルールを守り・順番待ちをする」「チームプレーをする」「やる気・喜び・達成感を実感する」ことができるよう、実施する幼児にあわせ、ゲームを選択し、プログラムにして開催する。</li> <li>○子どもたちが飽きずに楽しく、技術を習得するためにゲーム形式で実施。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>○実技型の教室のため、実施場所はより広い方が効果的かつ円滑に教室が実施できる。</li> <li>○単発かつ短時間での実施のため、キックバイクの基本動作だけで時間切れをとってしまう場合もある。</li> <li>○同じ学年であっても運動能力等の個人差が大きく、円滑な教室運営には指導者の十分なノウハウが不可欠となる。</li> <li>○幼児期に習得すべき自転車安全教育の内容について、それ以降の世代で実施するものとの整合を図りながら検討することが重要。</li> </ul>

I - ② リーフレット、啓発動画等を用いた自転車交通安全教育	
ねらい	<p><b>小学校から高校までの年齢に応じ、自転車も含めた交通安全を教える。</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○市立学校を対象に、小学生から高校生にいたるまで、各学年に応じた内容で自転車の安全利用に関する教育を実施。</li> <li>○危険を予測する能力を身につけ、各人が自らの行動で危険を回避できる能力の向上を図る。</li> </ul>
形式 内容	<p>&lt;形式&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○講義形式で計画的に実施</li> <li>○受講時間：小学生から高校までの体育科、保健体育科、特別活動、道徳等の授業時間の一部を活用。</li> <li>○実施場所：座学（教室）</li> </ul> <p>&lt;内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○既存のリーフレットや動画教材を活用し、教育活動全体を通じて、「自転車の正しい乗り方」や交通ルール・マナー、自転車の日常点検等、系統的な児童を実施。</li> <li>○新小学生1年生就学前においても、1日入学等の機会を捉え、新小学1年生の保護者に対し、安全な登下校に向け正しい横断の方法などについて啓発ちらしを配布するほか、希望する学校には警察官が赴き、保護者にむけて交通安全対策について啓発する。</li> </ul>
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>○それぞれの学年において、その時期に最も知っておいて欲しい内容に焦点を合わせながら、体系だった自転車交通安全教育を実施。</li> <li>○自転車の安全利用に関する内容だけでなく、交通安全全般、防犯や防災等に関する安全についても、学年に応じた適切な内容を学ぶことができるようにする。</li> </ul>

I - ③ 入学時の交通安全教育	
ねらい	<p><b>小学校から高校・大学まで、自転車も含めた交通安全を教える。</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○小中学生から高校生・大学生にいたるまで、入学に際し、生活が変化するタイミングで各学年に応じた内容で自転車の安全利用に関する教育を実施。</li> </ul>
形式 内容	<p>&lt;形式&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○入学時のオリエンテーリング等で実施</li> <li>○受講時間：1時間程度</li> <li>○座学（教室）</li> </ul> <p>&lt;内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○既存のリーフレットや動画教材を活用し、学校周辺の通行に不慣れな新入生に対し、学校周辺の交通事故の状況や身近な道路の危険な箇所等を紹介し、通行時の注意を促すとともに、自ら危険な箇所に気が付き、注意して通行できるようにする。</li> </ul>
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>○それぞれの入学のタイミングにおいて、その時期に最も知っておいて欲しい内容に焦点を合わせながら、体系だった自転車交通安全教育を実施。</li> <li>○自転車の安全利用に関する内容だけでなく、交通安全全般、防犯や防災等に関する安全についても、学年に応じた適切な内容を学ぶことができるようにする。</li> </ul>

I - ④ 「見て分かる！」自転車安全教育	
ねらい	<p style="text-align: center;"><b>身近な場所に危険を知り、自転車事故を抑止する学習。</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○学校周辺の自転車事故発生箇所や危険箇所の共有。</li> <li>○自転車のルール・マナーの周知。</li> <li>○自転車で事故に遭わない・起こさないための安全な乗り方の教育。</li> </ul>
形式 内容	<p>&lt;形式&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○座学形式 (プロジェクターを津合ってパワーポイント形式のスライドをスクリーンに投影)</li> <li>○受講時間：50分程度</li> <li>○実施場所：屋内（体育館、ホールなど）</li> </ul> <p>&lt;内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○写真や動画を使って以下の自転車のルール・マナーや安全利用について説明 <ul style="list-style-type: none"> <li>・学校周辺の自転車事故発生箇所や危険箇所とその要因の紹介</li> <li>・自転車のルール・マナー</li> <li>・自転車の安全な乗り方や事故に遭わない方法 など</li> </ul> </li> </ul>
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自転車のルールを規則や義務だからという視点ではなく、「何が危険なのか」「なぜ危険なのか」「どのようにすればよいか」という“なぜ”“どうして”の視点から、写真や動画を用いて分かりやすく説明。</li> <li>○自分がどう行動するかを伝える、相手はどう行動しそうかを予測するために他者（自転車に限らず、自動車や歩行者等）とのコミュニケーションの重要性についても強調して説明する。</li> <li>○地域それぞれの交通状況や事故状況、事故状況に応じた実践的な内容に重点を置いて、学校周辺の危険箇所や事故発生箇所等を地図と写真で示すことで、生徒が身近な問題として捉えやすく、記憶に残りやすいように工夫する。</li> <li>○学校周辺の危険箇所や事故発生箇所を示すため、講師は事前に学校の教職員や所轄警察署等から自転車関連事故の情報を収集し、現地を観察・分析して資料に反映する等、地域密着型の内容として説明資料を作成する。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>○実施する学校ごと、地域に応じた資料を作成するにあたり、現地調査や教職員等へのヒアリングを実施したうえで、スライド等の説明資料を作成するため、事前準備に時間を要する。</li> <li>○約50分に及ぶ座学での学習であるため、常に生徒・児童の関心を惹きつけるための内容や工夫が必要である。</li> </ul>

I - ⑤ 子どもの自転車安全教室	
ねらい	<p style="text-align: center;"><b>自転車の正しい運転方法を座学と実技で学習</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○自転車の正しい運転方法の習得と安全意識の向上。</li> <li>○自転車利用者としての心得、自転車安全に係る基本的な知識及び技能の習得。</li> </ul>
形式 内容	<p>&lt;形式&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○講義形式と実技形式</li> <li>○受講時間：講義と実技合わせて2時間程度</li> <li>○実施場所：教室、運動場等（雨天時：体育館）</li> </ul> <p>&lt;内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○自転車教室を含む交通安全教室として、市立小学校に警察と連携した自転車交通安全教室や休日に地域が開催する交通安全教室等を実施。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・講義、実技形式で自転車の交通ルール・マナーについて学習し、クイズ等で内容理解度の確認を行う。</li> <li>・内容理解度の確認は、○×で解答する択一式で、自転車のルール・マナーについての設問と自転車に関連する道路標識についての問題で構成する。</li> <li>・実技では、自転車の乗り方からはじまり、駐車車両の追い越し方、信号のある交差点と信号のない交差点の横断方法、一時停止の標識のある交差点など、自転車ルールの理解度をみる内容と、直線と徐行での走行、ジグザグの走行など自転車の運転スキルをみる内容から構成する。</li> </ul> </li> </ul>
特徴	○自転車を実際に運転することで自身の運転技術やルール・マナーへの理解度の確認をすることができる。

I - ⑥ 中学生に対する交通安全教育（実技）	
ねらい	<p style="text-align: center;"><b>自転車を使って、交通マナー・ルールを学習</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○自転車の正しい運転方法の習得と安全意識の向上。</li> <li>○自転車利用者としての心得、自転車安全に係る基本的な技能の習得。</li> </ul>
形式 内容	<p>&lt;形式&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○実技形式</li> <li>○受講時間：1時間程度</li> <li>○実施場所：運動場等（雨天時：体育館）</li> </ul> <p>&lt;内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○自転車教室を含む交通安全教室として、市立中学校に警察と連携した自転車交通安全教室や休日に地域が開催する交通安全教室等を実施。</li> <li>○実技では、自転車の乗り方、日常的な点検、駐車車両の追い越し方、交差点の横断方法など、自転車ルールなどを実技を通して習得・理解する。</li> </ul>
特徴	○自転車を実際に運転することで交通ルール・マナーを体験し、より深く理解することができる。

I - ⑦		自転車安全利用推進員養成（学校教職員）
ねらい	<p style="text-align: center;"><b>学校での自転車安全教室の運営や 自転車の安全利用等の広報啓発活動を行う人材を養成</b></p> <p>○学校で開催する自転車安全教室での指導や、自転車の安全な利用に関する広報啓発活動等を行う人材の育成を図る。</p>	
形式 内容	<p>&lt;形式&gt;</p> <p>○講義と実技形式</p> <p>○受講時間：2時間程度</p> <p>○実施場所：屋内と屋外の利用可能な施設</p> <p>&lt;内容&gt;</p> <p>○受講対象に応じた講習を実施。</p> <p>○講義では、福岡県職員や警察官が講師となり、交通法規や事故事例といった自転車の安全利用に関する知識等について学ぶ。</p> <p>○実技では、グラウンド等にコースをつくり、実際に自転車に乗りながら、交通ルールの確認や、危険回避、自転車を運転する技能について実践的に学ぶ。</p>	
特徴	<p>○基本的に実技も実施するため、講義で学んだことを実際に確認し、身につけることができる。</p>	

I - ⑧		交通安全協会、地域交通安全推進員等における自転車安全利用指導者の養成
ねらい	<p style="text-align: center;"><b>県の講習に参加し、自転車の安全利用等の広報啓発活動を行う人材の養成</b></p> <p>○自転車安全教室での指導や、自転車の安全な利用に関する広報啓発活動等を行う人材の育成を図る。</p>	
形式 内容	<p>&lt;形式&gt;</p> <p>○講義と実技形式</p> <p>○受講時間：2時間程度</p> <p>○実施場所：屋内と屋外の利用可能な施設</p> <p>&lt;内容&gt;</p> <p>○受講対象に応じた講習を実施。</p> <p>○講義では、福岡県職員や警察官が講師となり、交通法規や事故事例といった自転車の安全利用に関する知識等について学ぶ。</p> <p>○実技では、グラウンド等にコースをつくり、実際に自転車に乗りながら、交通ルールの確認や、危険回避、自転車を運転する技能について実践的に学ぶ。</p>	
特徴	<p>○地域の交通安全に取り組んでいる一般市民だけでなく、高校生や大学生などの若年層の参加も可能。</p> <p>○基本的に実技も実施するため、講義で学んだことを実際に確認し、身につけることができる。</p> <p>○講習修了者へは、地域での自転車安全教室や啓発活動への参加の呼びかけ等の情報提供を実施。</p>	

I - ⑨		自動車免許更新時におけるドライバーへの自転車安全講習
ねらい	<p style="text-align: center;"><b>自動車ドライバーに対して、自転車は車両の仲間であることを教える。</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○自動車免許の更新時、自動車ドライバーに対し広く自転車の安全利用に関する講習を実施することにより、交通安全意識の普及を図る。</li> <li>○自動車ドライバーに対しても、自転車のルール・マナーの理解を深めてもらう。</li> </ul>	
形式 内容	<p>&lt;形式&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○座学形式 (プロジェクターを使ってパワーポイント形式のスライドをスクリーンに投影)</li> <li>○受講時間：10分程度</li> <li>○実施場所：屋内</li> </ul> <p>&lt;内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○免許更新時の講義において、自転車の安全利用に関する時間を設けて実施。</li> <li>○自転車のルール・マナー、自転車事故、自転車保険の加入義務化、点検整備等に関する内容を受講者に講義。</li> </ul>	
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>○免許更新時の定期的なタイミングで、自動車の交通ルールに加え、自転車のルール・マナーについて知ることができ、自転車と自動車の両者の視点から交通安全について考える機会となる。</li> </ul>	

I - ⑩		高齢者の交通安全教室（座学）
ねらい	<p style="text-align: center;"><b>自転車に乗るための基本となる運転操作等を楽しみながら学ぶ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○加齢による運動・認知能力の低下を自覚し、それに応じた安全な自転車利用について学ぶ。</li> <li>○自転車のルール・マナーの理解を深めてもらう。</li> </ul>	
形式 内容	<p>&lt;形式&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○座学形式</li> <li>○受講時間：2時間程度</li> <li>○実施場所：地区の公民館等</li> </ul> <p>&lt;内容&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○座学では、身近な道路での危険な箇所の共有や安全に乗ることができる自転車（三輪車など）について知識を得る。</li> </ul>	
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自動車運転免許返納等により、日常的な移動の手段として自転車を利用するようになる高齢者に対し、十分な運動・認知能力があるうちから自転車を利用するきっかけを設ける。</li> <li>○自分自身の技術や能力を改めて実感してもらうことが重要。</li> </ul>	

I - ⑪ 高齢者自転車安全教室	
ねらい	<p><b>自転車に乗るための基本となる運転操作等を楽しみながら学ぶ</b></p> <p>○加齢による運動・認知能力の低下について自転車を利用した簡単なゲーム等で自覚し、それに応じた安全な自転車利用について楽しみながら学ぶ。</p>
形式 内容	<p>&lt;形式&gt;</p> <p>○実技形式</p> <p>○受講時間：2時間程度</p> <p>○実施場所：地区の公民館、グラウンド等</p> <p>&lt;内容&gt;</p> <p>○自転車に実際に乗車し、直線上を徐行運転する、後ろを振り返る等、ゲームの要素を取り入れ、楽しみながら自身の加齢による運動・認知能力の低下を自覚する。</p>
特徴	<p>○自動車運転免許返納等により、日常的な移動の手段として自転車を利用するようになる高齢者に対し、十分な運動・認知能力があるうちから自転車を利用するきっかけを設ける。</p> <p>○自分自身の技術や能力を改めて実感してもらうことが重要。</p>

I - ⑫ シミュレータ等を活用した講習	
ねらい	<p><b>自転車ルールおよび運転技術についてシミュレータ体験をしながら学ぶ</b></p> <p>○自転車乗車中の道路上での危険予測や交通ルールについて、シミュレーションにより体験しながら楽しく学ぶ。</p> <p>○普段の運転の中でどれだけ安全運転できているかを客観的に認識させ、自転車の安全利用につなげる。</p>
形式 内容	<p>&lt;形式&gt;</p> <p>○実技形式（シミュレータを使用）</p> <p>○受講時間：1人10分程度</p> <p>○実施場所：屋内、屋外（イベント等）</p> <p>&lt;内容&gt;</p> <p>○シミュレータに画面が表示され、ハンドルさやペダルをこぐことで実際に自転車を運転している感覚で利用できる。</p>
特徴	<p>○自分自身の運転の良し悪しについて、シミュレータで体験しながら客観的に確認することができる。</p> <p>○各人の運動能力等にあわせてコースや難易度を設定できる。</p> <p>○運転するうえでの危険箇所や、歩道や車道での走り方など、シミュレータで体験することができるので、自転車の安全利用への認識・実践につなげることができる。</p> <p>○子どもから高齢者まで、ゲーム感覚で楽しく自転車について学ぶことができる。</p>

<b>II - ① 自転車ルール等啓発冊子</b>	
概要	<p style="text-align: center;"><b>自転車のルール・マナーを子どもから大人まで分かりやすく</b></p> <p>○自転車のルール・マナーの「見える化」を進めるにあたり、自転車の基本的なルール・マナーについて周知・徹底を図り、多くの利用者に知ってもらう機会を増やすため、自転車の安全利用のために身につけて欲しい基本的なルール・マナーについて、「一般向け」「子ども向け」などに分け、分かりやすくまとめた冊子。</p>
内容	<p>&lt;一般向け：中学生以上&gt;</p> <p>○「車道の左側通行が原則」や「車道は歩行者優先」といった自転車に関する基本的なルール等を、イラスト等を用いて分かりやすく説明。</p> <p>○自転車保険の加入状況を確認するためのチェックシートを掲載するなど、分かりやすく自転車保険加入の義務化を周知</p> <p>○自転車が車道を安全に走れるように、自転車走行環境整備の紹介やドライバー向けの啓発を掲載。</p> <p>&lt;ことも向け：小学生以下&gt;</p> <p>○「ヘルメットの着用」や「歩道通行時の注意事項」等、特に子どもに守ってもらいたい自転車の基本的なルール・マナーについて、重点的に分かりやすく説明。</p> <p>○クイズや間違い探し等の楽しい要素を盛り込むことにより、子どもにも理解しやすく、楽しく読めるよう工夫</p> <p>○保護者向けのページやコーナーを設け、子ども乗せ自転車の乗り方の注意点等を掲載</p>

<b>II - ② パパママ自転車安全利用の啓発</b>	
概要	<p style="text-align: center;"><b>子どもの手本となるよう、子ども乗せ自転車の安全な利用方法</b></p> <p>○子ども乗せ自転車での事故をなくすため、保護者に自転車のルール・マナーを改めて知ってもらうとともに、正しい自転車のルール・マナーを子どもに教えることができるよう、自転車の安全利用のために身につけて欲しい基本的なルール・マナーについて、分かりやすくまとめた冊子。</p>
内容	<p>○子どもを持つ保護者を対象とし、自転車のルール・マナーについてイラスト等を使って分かりやすく解説するとともに、保護者のルール・マナー向上を図ることで、自転車に乗り始める子どもに対する親からの安全利用の指導を促す。</p> <p>○幼稚園・保育園等への送迎時など、急いで自転車を利用する場面で事故が多く発生することを掲載し、自転車の安全利用のためには「急がない」「焦らない」ことが大事であり、余裕をもつことでルールを守ることにつながり、事故に遭う可能性を低減することができることを解説。</p>

<b>II - ③ 朝夕立哨でのルール・マナーの声掛け</b>	
概要	<p><b>自挨拶だけにとどまらず、声かけによる通学生のルール・マナー向上</b></p> <p>○通学路上の主要な交差点等において、PTA や地域見守り隊などによる声かけを実施し、ルール・マナーの徹底と登下校時の安全を図る。</p>
内容	<p>○学校職員、PTA または生徒たち自らが通学路上の主要な交差点等であいさつ運動を実施する傍ら、危険な自転車の利用者（並走、車道の逆走、傘さし運転、二人乗り、ライト無灯火、携帯電話やイヤホンの利用など）に声掛けを行い、登下校時のルール・マナーの向上を図る。</p>

<b>II - ④ ヘルメット着用啓発</b>	
概要	<p><b>幅広い年齢層にヘルメット着用の重要性を訴えるための啓発活動</b></p> <p>○ヘルメットを正しく着用することにより、転倒時の頭部損傷等のケガを減らすことができるといったヘルメット着用の有効性をリーフレット等で広報啓発。</p> <p>○中学生に対しては、通学用ヘルメット購入費補助金交付。</p>
内容	<p>○幅広い年齢層にヘルメット着用の重要性を訴えるため、リーフレット等により広報・啓発。</p> <p>○ヘルメット着用モニター募集右等により高校生へのヘルメット普及を図る。</p>

<b>II - ⑤ 思いやり 1.5m 運動</b>	
概要	<p><b>クルマの運転手への自転車の車道通行の理解促進</b></p> <p>○自動車の運転手にも「自転車は車道左側通行」の原則を理解してもらい、自転車は「車道をシェアする仲間」として、車道の自転車を追い抜く際は思いやりをもって、安全な間隔を空けて追い抜く、安全な速度で追い抜くという運転マナーの定借を目指す。</p>
内容	<p>○ポスター・チラシ配布やマグネットシートの販売、交通安全啓発活動を行う。さらに「思いやりハンドサイン運動」として、サイクリストにはハンドサインで運転手へ意思表示することを促す。</p>

<b>II - ⑥ 自転車通勤者への交通安全啓発</b>	
概要	<p><b>従業員への自転車の安全利用教育</b></p> <p>○市内に所在する企業・事業所のうち、従業員に対する自転車安全教育や地域における自転車安全利用の推進に貢献しようとする企業等について、県警と連携し、市民とともに自転車の安全利用の推進を図る。</p>
内容	<p>○自転車通勤に関し、そのメリット等を広報し利用促進を図るとともに、ルール・マナーの遵守やヘルメット着用、保険の加入など安全で安心な自転車利用のための啓発活動を企業内研修等で実施。</p>

## 1) 散走等サイクリングイベントの企画・支援

## &lt;内容&gt;

- ・「散走」は自転車に乗って、散歩するようにゆっくりと走り、文化芸術、歴史や自然など、地域の魅力の再発見につなげる新しい自転車の楽しみ方。
- ・まちの歴史を学ぶ、まちを知る、アートや文化に触れる、風景・自然を感じるといった様々なコンセプトのサイクリングイベントの企画やイベント開催の支援。

## 2) 学生に対する長期休暇前の市営無料駐輪場利用案内

## &lt;内容&gt;

- ・長期休暇の前の中学生から大学生に対し、駅周辺の駐輪場の位置や利用方法等をチラシなどで広報。市の自転車駐輪場は、市民であれば無料で利用できることを伝え、駅前広場の通路など、所定の場所以外には駐車しないよう注意を促す。

## 3) 交通安全団体表彰

## &lt;内容&gt;

- ・交通安全に取り組み、他の模範となっている個人や団体・事業所、学校等を対象に、幅広く表彰することで、交通安全への意識の高揚や交通安全活動の活発化を図る。

## 4) イベントへのブース出展

## &lt;内容&gt;

- ・市民祭りや福岡マラソンなど、様々なイベントにブースを出展。
- ・「見て」「体験して」交通安全や交通ルールを守る大切さを学ぶことによって事故防止を目指す交通安全啓発を実施。
- ・動体視力・俊敏性を測定できる交通安全ゲーム「クイックキャッチ」の体験や、「ながらスマホ」禁止と反射材着用を促すチラシ等を用いた啓発を行う。

## 5) レンタサイクル利用者（観光客・外国人）へのヘルメット着用、マナー・ルールの周知徹底

## &lt;内容&gt;

- ・レンタサイクル利用者に対し、自転車と一緒にヘルメットも貸し出し。ヘルメット着用を貸出の条件とし、着用の徹底を図るとともに、観光マップ等に自転車利用のマナー・ルールを掲載し、安全な自転車利用の啓発を行う。

## 6) 観光マップ等への自転車交通ルールの掲載

## &lt;内容&gt;

- ・自転車が走りやすい道路や立寄りスポット等をまとめた自転車マップの作成、マップに自転車の安全な利用のためのマナー・ルールを掲載し周知。
- ・マップには、駐輪場の位置等を示し、放置自転車対策等の広報・周知。

## 9. 計画の実現にむけて

### 9-1 推進体制

本計画の推進にあたっては、道路管理者・交通管理者・関係行政機関・市民等が連携し、各取組みを一体的、継続的に推進することが重要です。そのため、各種施策の進捗管理等を行うための協議を関係機関と行いながら計画を推進します。

また、自転車利用のルールやマナーの向上は、地域住民や学生等が相互に協力することが重要です。糸島市が中心となり、多様な主体の参画を促し、ライフステージにあわせた自転車安全教育を継続的に実施することで、より良い自転車利用環境の実現を目指します。

各施策を実施するにあたっては実施計画を策定し、糸島市自転車活用推進協議会（仮称）を設け、関係機関の連携を図り、効率的・効果的に施策を進めます。

### 9-2 進捗管理

本計画で示す「走る」「停める」「守る」「活かす」をキーワードとしたハード・ソフトの各種施策を推進していくため、本計画（Plan）の取り組みを実施（Do）するとともに、定期的な取り組み実施の評価（Check）を行い、必要に応じて計画の見直し（Action）を実施します。

計画策定だけで終わることなく、計画を着実に推進していくため、進捗状況の確認と整備による効果の検証・評価が必要です。自転車ネットワーク計画の整備は、国道 202 号沿線から順次整備を進め、市全体へ展開していきます。また、自転車交通安全計画については、隣接する福岡市とも連携を図りながら進めていきます。

本計画実施から概ね 5 年後には、成果の総括的な検証を実施し、必要に応じて取り組みの見直しを行う等、それ以降の取り組み方針の再検討を行います。



図 9-1 PDCA サイクルによる計画・実施・進捗管理

# 10. 卷末資料

## 10-1 糸島市自転車利用基本計画検討会議委員名簿

表 10-1 検討会 委員名簿

氏名	所属等
志堂寺 和則	九州大学 大学院システム情報科学研究所 教授
藤本 典昭	NPO 法人 自転車活用推進研究会 理事
藤木 厚志	国土交通省九州地方整備局 福岡国道事務所 交通対策課 課長
田実 良一	国土交通省九州地方整備局 福岡国道事務所 交通対策課 専門官
中山 圭三	福岡県 糸島警察署 交通課 課長
谷脇 慶治	福岡県 糸島警察署 交通課 交通指導係長
宮本 忠可	福岡県 糸島警察署 交通課 交通総務係長
太田 孝一	福岡県 福岡土整備事務所前原支所 工務課 課長
松尾 拓	糸島市 総務部 危機管理課 主幹
野田 純子	糸島市 企画部 地域振興課 主幹
樗木 芳秋	糸島市 建設都市部 建設課 課長
田中 利幸	糸島市 産業振興部 商工観光課 課長補佐
江川 陽光	糸島市 教育部 学校教育課 主幹
高田 哲助	(一社) 糸島市観光協会 副会長

表 10-2 事務局

氏名	所属等
豊増 隆敏	福岡県土整備事務所前原支所 工務課 副長
松尾 弦矢	福岡県土整備事務所前原支所 工務課 技師
波多江 裕史	糸島市 建設課 維持係 係長
鳴海 和希	糸島市 建設課 維持係 主任主査

表 10-3 オブザーバー

氏名	所属等
多田 周平	福岡県 企画・地域振興部 交通政策課 主任技師
三輪 孝	福岡県 人づくり・県民生活部 生活安全課 事務主査
西田 光孝	福岡県 商工部 観光局観光政策課 事務主査
染原 昭仁	福岡県 県土整備部 道路維持課 主任技師

## 10-2 糸島市自転車利用基本計画検討会議開催概要

表 10-4 開催経緯

開催日		議事内容
第 1 回	令和元年 12月23日(月)  糸島市役所 11号・12号会議室	<ul style="list-style-type: none"> <li>■福岡県交通政策課の取組みの紹介</li> <li>■糸島市自転車基本計画(仮称)               <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車を取り巻く情勢</li> <li>・糸島市の現状と課題</li> <li>・糸島市における自転車利用の実態</li> <li>・糸島市自転車ネットワーク計画の立案</li> <li>・糸島市自転車利用基本計画(箇所)の方向性</li> </ul> </li> <li>■京都市の取組みの紹介</li> </ul>
第 2 回	令和 2 年 1月27日(月)  糸島市役所 11号・12号会議室	<ul style="list-style-type: none"> <li>■前回議事要旨と課題の確認               <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車関連事故の発生状況</li> <li>・糸島市自転車ネットワーク計画</li> </ul> </li> <li>■糸島市自転車基本計画               <ul style="list-style-type: none"> <li>・計画の基本方針</li> <li>・自転車ネットワークの整備形態の選定と設計方針</li> <li>・自転車安全教育</li> </ul> </li> </ul>
第 3 回	令和 2 年 3月24日(火)  糸島市役所 11号・12号会議室	<ul style="list-style-type: none"> <li>■前回議事要旨と課題の確認               <ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車関連事故の発生状況</li> </ul> </li> <li>■糸島市自転車基本計画(素案)</li> </ul>