

放置自転車対策の動向と今後の施策展開に関する研究

内 田 晃

1. 研究の背景と目的

筆者は2021年度の北九州市立大学地域戦略研究所年報に「災害時における自転車の活用に関する研究」¹⁾を寄稿した。当論文では国や地方公共団体で策定されている自転車活用推進計画を対象に災害時の活用の観点からその特徴について整理した。活用目的は被災状況の把握、住民避難、避難所での移動手段など様々であり、公共施設等への自転車の配備、自転車販売団体との連携協定による災害時の車両提供など具体的な施策や措置を提案している自治体も、特に南海トラフ地震の影響が大きい太平洋沿岸の自治体で多く提案がされている事実を明らかにした。その一方で、計画に盛り込まれている記載は「災害時の活用を検討する」というような曖昧な記述にとどまっている自治体が多く、予測不可能な大規模災害に対して喫緊の対応が求められることを指摘した。

続いて2023年度の同年報に「全国の自転車ツーリズムの動向と今後の施策展開に関する研究」²⁾を寄稿した。当論文では国や地方公共団体で策定されている自転車活用推進計画を対象に、サイクルツーリズムの観点からその特徴について整理した。計画に盛り込まれた施策はコース開発、移動環境の提供、イベント・交流、企業等との連携など様々であり、この中でも特徴的な施策として、自転車初心者でも楽しめるポタリング、さらには地域住民との連携による取り組みに着目し、その事例を取り上げて整理した。その上で、北九州市においてサイクルツーリズムを推進していくために必要な方策として、①ライト層や観光客をターゲットとしたポタリングコースの設定とイベント開催、②SDGsを推進する観点でのサイクルツーリズムの推進、③様々な分野と連携したサイクルツーリズムの推進の3つを提案した。

本論文は前々回、前回の研究から視点を変えて、放置自転車対策について着目するものである。同様の手法で、国、都道府県、市区町村がそれぞれのレベルで策定している自転車活用推進計画を対象として、各自治体がどのような施策を講じているかについてその特徴を整理することを目的としている。近年の自転車関連施策は平成29年に施行された「自転車活用推進法」を契機として各地で進められている。その経緯については前述した論文¹⁾で詳しく触れているのでここでは省略するが、令和3年に閣議決定された「第2次自転車活用推進計画」が地方自治体における自転車施策を後押ししており、全都道府県、及び240を超える市区町村において策定済となっている¹⁾。令和2年から世界的に広まったコロナウイルスのまん延は、公共交通機関での密を回避できる有効な移動手段として自転車がより注目されることとなり、自転車の利用価値は近年益々高まっているとも言える。

一方で三大都市圏や地方の大都市における中心市街地では、放置自転車の問題が顕在化している。放置自転車は歩行者や障害者の通行妨害、都市景観の悪化、軽犯罪の誘発など、様々な社会課題を生み出している。拠点駅周辺では大規模駐輪場の整備によって、放置自転車の数自

体は減少傾向にあるが、自転車活用施策の推進の上では解決すべき課題の一つである。

以上のような背景を踏まえ、本研究では、まず、全国で策定されている自転車活用推進計画を対象に、放置自転車関連の施策がどのように位置づけられているのかを整理し、その対策について類型化する。さらに北九州市における放置自転車対策の現状と課題を分析し、今後必要な北九州市ならではの放置自転車対策のあり方を提案する事を目的とする。

2. 自転車活用推進計画の背景と策定状況

(1) 国レベルの自転車活用政策

日本における自転車政策は、主に昭和45年に制定された「自転車道の整備等に関する法律」（通称：自転車道整備法）、さらに昭和55年に制定された「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」（通称：自転車基本法）に基づき、自転車道の整備、交通事故対策、放置自転車対策等の施策が推進されてきた。これらの法律が制定されたのはモータリゼーションが進展していた時代であり、主に自転車の安全性を高めることや適切な駐輪対策に重点が置かれていた。その後、時代は変化し、環境負荷低減や健康増進など、自転車に求められる役割も多様化し、平成29年5月1日には「自転車活用推進法」が施行された。国土交通省³⁾には国土交通大臣を長とする特別の機関として自転車活用推進本部が設置され、自転車月間、自転車の日を定め、自転車専用道路、駐輪場、シェアサイクル設備整備の等の施策を展開している。平成30年には同法第9条に基づき、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画である「自転車活用推進計画」⁴⁾（便宜上、これ以降は「第1次自転車活用推進計画」と表記する）が閣議決定された。その3年後の令和3年には、時代の変化に対応し、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、「第2次自転車活用推進計画」⁵⁾が策定された。本計画は後述する地方版自転車活用推進計画の基礎となるものでもあり、「①自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」「②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」「③サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」「④自転車事故のない安全で安心な社会の実現」の4つの目標が示された。

(2) 地方レベルの自転車活用政策

自転車活用推進法の第10条及び11条においては「都道府県・市町村（特別区を含む。）は、国の推進計画を勘案し、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（都道府県自転車活用推進計画又は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」と規定されている⁶⁾。国の第2次自転車活用推進計画を下敷きとして各地方公共団体はいわゆる地方版「自転車活用推進計画」の策定に取り組んでいる。国土交通省内に設置された自転車活用推進本部では、地方版計画の策定を促進するため、計画を検討する際の手順や策定手法等を整理した「策定の手引き(案)」⁷⁾を公開している。このような後押しもあり、令和8年2月末現在、都道府県レベルでは全47自治体において策定済で、市区町村レベルでは242の自治体が策定している。2年前に同様の調査²⁾を行った時の策定自治体数が178であったこ

とから、2年間で64自治体(36.0%)増えていることになる。このうち北海道の富良野市・美瑛町・上富良野町・中富良野町・南富良野町・占冠村の1市4町1村、福島県の棚倉町・矢祭町・塙町・鮫川村の3町1村、長野県の岡谷市・諏訪市・下諏訪町の2市1町、長野県の大町市・池田町・松川村・白馬村・小谷村の1市1町3村、長野県の大町市・池田町・松川村・白馬村・小谷村の1市1町3村、三重県の尾鷲市・熊野市・紀北町・御浜町・紀宝町の2市3町、三重県の伊勢市・鳥羽市・志摩市・玉城町・度会町・大紀町・南伊勢町・明和町の3市5町、鳥取県の日南町・日野町・江府町の3町、及び宮崎県えびの市と鹿児島県湧水町の1市1町の合計9地域はいずれも広域連携による計画である。

3. 自転車活用推進計画における放置自転車対策の位置づけ

(1) 国の計画における位置づけ

平成30年に策定された国の「第1次自転車活用推進計画」³⁾に盛り込まれた具体的な施策や措置は以下の表1に示す通りである。「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」の中に、放置自転車禁止区域を示したマップの作成、路外への駐輪場設置の推進、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場整備、サイクルラックに関する技術基準の見直し、放置自転車対策の効率化につながる全国統一的なICタグの導入などが示された。

表1 第1次自転車活用推進計画に盛り込まれた放置自転車に関する施策及び措置

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	
施策	措置
1. 地方公共団体における自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を促進する。	⑥ 自転車利用者の利便性向上を図るため、自転車通行空間の整備状況、 <u>放置自転車禁止区域</u> 、駐輪場の位置等を地図上に示した自転車マップを作成するとともに、自転車通行上の要注意箇所や改善を要する箇所について自転車利用者がコメントを投稿できるWeb地図の在り方について検討する。
4. 地方公共団体と鉄道事業者の連携を強化すること等により、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備を推進する。	① <u>路外への駐輪場設置を推進するとともに、路上への駐輪場設置の促進</u> を図るため、占用時の幅員等、占用許可基準の運用の在り方について検討する。 ② 自転車と公共交通の結節点となる鉄道駅等の周辺をはじめとした、 <u>地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備</u> や利用率向上に向けた取組みについてとりまとめ、地方公共団体等へ周知する。 ④ <u>多様な自転車の駐輪ニーズに対応するため、業界団体によるサイクルラックに関する技術基準の見直しを進めるとともに、地方公共団体等に対して周知を図る。</u>
5. 社会実験等を踏まえて、駐輪場やシェアサイクルの運営、放置自転車対策等の効率化に向けて自転車のIoT化を促進する。	① <u>駐輪場やシェアサイクルの運営、放置自転車対策等の効率化に資するよう、全国で統一的な運用が可能なICタグの導入について社会実験等を行いながら検討する。</u>

出典：国土交通省ウェブサイト⁴⁾

3年後の令和3年に策定された「第2次自転車活用推進計画」⁴⁾では、表2に示すように施策及び措置については第1次計画から大きな変更点はない。「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」の施策の一つである「7. 歩行者・自転車中心のまちづくりと連携し、生活道路における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につい

での総合的な取組を実施する。」の中で、歩行者利便増進道路（ほこみち）等において歩行者の安全かつ円滑な通行を確保しつつ、シェアサイクルのサイクルポートの設置を促進することが明記された。放置自転車に関する直接的な施策ではないが、ウォークアブルな都市空間の形成を目指していく中で、自転車通行空間を位置づけているのが時代の変化に即した対応だと言える。

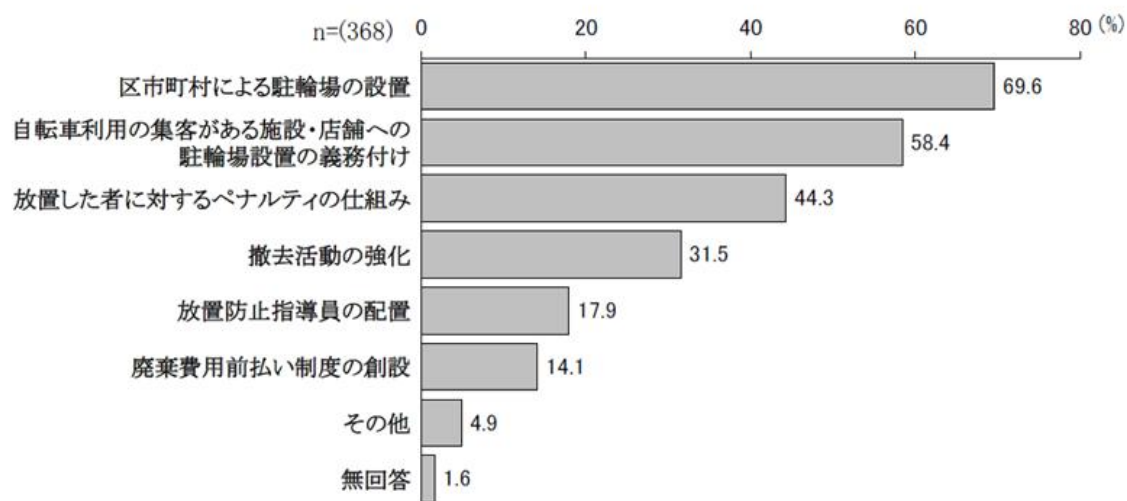
表2 第2次自転車活用推進計画に盛り込まれ放置自転車に関する施策及び措置

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	
施策	措置
5. 地方公共団体と鉄道事業者の連携を強化すること等により、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備を推進する。	<ul style="list-style-type: none"> ① 路外への駐輪場設置を推進するとともに、路上への駐輪場設置の促進を図るため、占用時の幅員等、占用許可基準の運用の見直しを図る。 ② 放置自転車対策等の観点から、自転車と公共交通の結節点となる鉄道駅等の周辺をはじめとした、地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備や利用率向上に向けた取組についてとりまとめ、地方公共団体等へ周知する。 ③ 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律第5条第2項に基づき、鉄道事業者が、鉄道駅の周辺における自転車等駐車場の設置が円滑に行われるよう、地方公共団体や道路管理者から協力を求められたときは、用地提供等により、駐車場の設置に積極的に協力するよう鉄道事業者に求めていくとともに、地方公共団体等からの要望に応じ、国としても、地方公共団体等と鉄道事業者との協議に参画し、個別事案の解決に向けた指導・助言を行う。 ④ 多様な自転車の駐輪ニーズに対応するため、業界団体によるサイクルラックに関する技術基準の見直しを進めるとともに、地方公共団体等に対して周知を図る。
7. 歩行者・自転車中心のまちづくりと連携し、生活道路における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についての総合的な取組を実施する。	<ul style="list-style-type: none"> ① 地方公共団体が策定する自転車活用推進計画に基づき、コンパクト・プラス・ネットワークの取組やまちづくりと連携した自転車通行空間の整備や駐輪場の整備、シェアサイクルのサイクルポートの設置等が進むよう、技術的な支援を実施する。 ② 地域を豊かにする人中心の賑わいのある道路空間を構築する取組の一環として、歩行者利便増進道路（ほこみち）等において、歩行者の安全かつ円滑な通行を確保しつつ、シェアサイクルのサイクルポートの設置を促進することにより、回遊性の確保等による歩行者等の利便性向上を図るとともに、サイクルポートの設置と合わせた自転車通行空間の整備を促進する。

出典：国土交通省ウェブサイト⁵⁾

（2）世論調査における放置自転車への住民意識

東京都が平成24年に実施した「東京都自転車安全利用に関する意識調査報告書」⁸⁾によると、自転車に対するイメージとして、9割以上の91.6%は「便利で手軽な交通手段である」とが回答している。その次に多かったのが「放置自転車問題が深刻である」で、39.7%と4割近い人が放置自転車を問題視していた。また放置自転車対策として必要な施策については、区市町村による駐輪場の設置」が69.6%と最も多く、次いで「自転車利用の集客がある施設・店舗への駐輪場設置の義務付け」が58.4%、「放置した者に対するペナルティの仕組み」が44.3%、「撤去活動の強化」が31.5%の順となっていた。放置自転車を抜本的に減らすために、多くの方が駐輪場整備を望んでいることが明らかである。



出典：東京都自転車安全利用に関する意識調査報告書⁸⁾

図1 放置自転車対策で必要な施策

(3) 都道府県における位置づけ

全国の47都道府県では都道府県版自転車活用推進計画が令和3年5月までにすべて策定されている。このうち、放置自転車に関する課題を明記しているのは、17都県である。また実施すべき施策として盛り込んでいるのはさらに減って10都県にとどまっている。後述するが、三大都市圏の多くの市区町村で放置自転車を課題としてあげているものの、埼玉県、神奈川県、京都府、大阪府では府県レベルの自転車活用推進計画には放置自転車対策が一つも挙げられていない。都道府県レベルにおける各自転車活用推進計画では、市区町村を越える広域的なエリアで推進するサイクルツーリズム等に重点を置いている傾向が強い。

(4) 市区町村における位置づけ

1) 全体の傾向

令和8年2月末時点で自転車活用推進計画を策定している市区町村は242市区町村の214地域である（北海道、福島県、長野県、三重県、鳥取県、宮崎県、鹿児島県の一部地域では広域連携による共同計画となっている）。全国の市区町村数が1,741（市区町村数：1,718+東京23区）なので計画策定率はわずかに13.9%という現状である。また策定済みの市区町村がゼロの県は、青森県、群馬県、山梨県の3県あった。一方、規模の大きい政令指定都市は全20都市で策定済みとなっている。また東京都を除く道府県庁所在都市では30都市が策定済みで策定率は65.2%であった。

対象となる214地域の自転車活用推進計画のうち、放置自転車についての課題を述べていたり、実施すべき施策として挙げていたりする自治体は、図2に示すように130自治体(60.7%)、関連する記載が全くないのが61自治体(39.3%)となっており、6割を超える自治体で、何らかの形で計画の中で触れられていた。地域別で見ると、大都市圏を抱えている近畿(76.5%)、

関東（73.7%）、東海（64.0%）で割合が高かった。一方で北海道（16.7%）、東北（37.5%）は低かった。

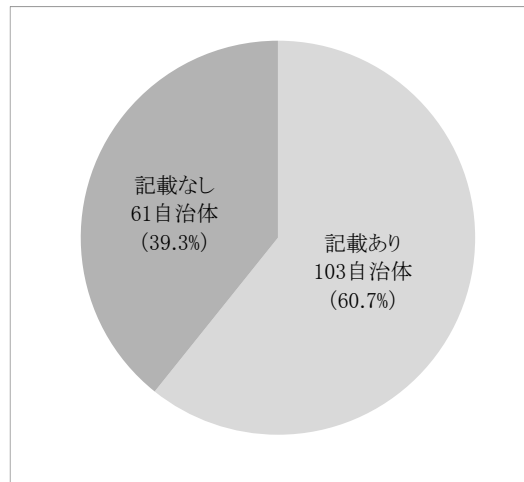


図2 自転車活用推進計画の中に放置自転車に関する記載のある市区町村の割合

放置自転車に関する記載がある市区町村の多くは、拠点駅周辺において自転車等放置禁止区域を定めている。図3に示すように対象とした214市区町村のほぼ半分に当たる103自治体（49.5%）で放置禁止区域が定められている。禁止区域よりも規制が弱い「放置規制区域」等を定めているのも16自治体（7.5%）あった。これらの多くが三大都市圏や政令指定都市、県庁所在都市である。



写真1 放置禁止区域の表示（鹿児島市）



写真2 放置整理区域の表示（越谷市）⁹⁾

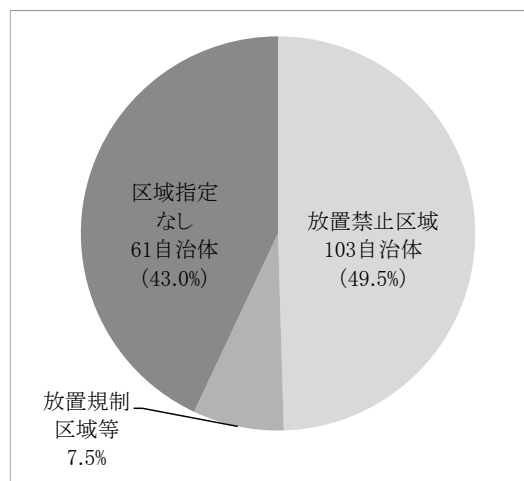


図3 自転車放置禁止区域を指定している市区町村の割合

2) 放置自転車に関する施策の主な内容

放置自転車に関する目標や施策について記載のあった 103 自治体の計画書から関連するすべてのワードを抽出し、その上でどのような施策を記載しているかについて、整理した。表3に示すように、「駐輪場の整備・駐輪環境の充実」、「駐輪場の機能向上」、「放置禁止区域等の設定・見直し」、「放置自転車の撤去・移送・保管」、「啓発・周知・利用誘導」、「民間連携・地域連携」、「放置自転車の再利用・リサイクル」の7つに大別できた。

「駐輪場の整備・駐輪環境の充実」は、駐輪スペース不足を解消し、放置自転車の発生を抑制することを目的としたもので、行政や交通事業者による鉄道駅周辺の駐輪場の新設や増設、道路管理者による路上駐輪場の設置といった新規のハード整備に加えて、商店街駐輪スペースの確保や短時間駐輪スペースの整備など、既存スペースの効率的な利用や小規模駐輪場の設置など比較的低コストで実施可能な施策も含まれる。

「駐輪場の機能向上」は駐輪場の不足を解消するというよりは、ラックの設置、多様な自転車タイプへの対応、防犯対策、利用時間帯の拡大など、駐輪場そのもののアップグレードによって付加価値を高める施策である。IC タグや IoT 管理システムの導入など、新技術による展開も進んでいる。

「放置禁止区域等の設定・見直し」は放置自転車が集中・発生するエリアを効率的に管理する施策で、放置禁止区域の新たな指定や既存区域の拡大、放置整理区域や放置規制区域など、禁止区域よりも制限の弱い区域を指定するケース、利用実態に応じた区域見直しなどがあげられる。

「放置自転車の撤去・移送・保管」は、自転車が放置された空間の確保と環境改善を図るとともに、撤去された自転車を円滑に管理する事を目的とするもので、撤去や移送に加え、撤去時間帯の拡大、撤去業務の効率化、保管期限の設定などがあげられる。

「啓発・周知・利用誘導」は、放置自転車を減少させるための利用者への行動改善を促すもので、放置禁止区域や駐輪場位置の周知、看板や標識の設置、放置自転車防止キャンペーンや駅前クリーンキャンペーンなどの啓発イベントの実施、ポスター、広報誌などによる駐輪マナ

一の啓発、駐輪場案内サイン、路面標示、駐輪場マップ、スマホアプリによる案内などによって駐輪場への誘導を図る施策などがあげられる。

「民間連携・地域連携」は関連する様々なセクターとの官民協働による対策を強化するもので、鉄道事業者や商店街等との連携による民間駐輪場の整備促進、警察との連携による交通マナーの啓発、学校や地元自治会との連携による啓発活動などがあげられる。

「放置自転車の再利用・リサイクル」は引き取り手のない放置自転車を資源循環やコスト削減の観点から再利用するもので、自転車販売組合等への譲渡によるリサイクル自転車販売や海外への無償譲渡などがあげられる。

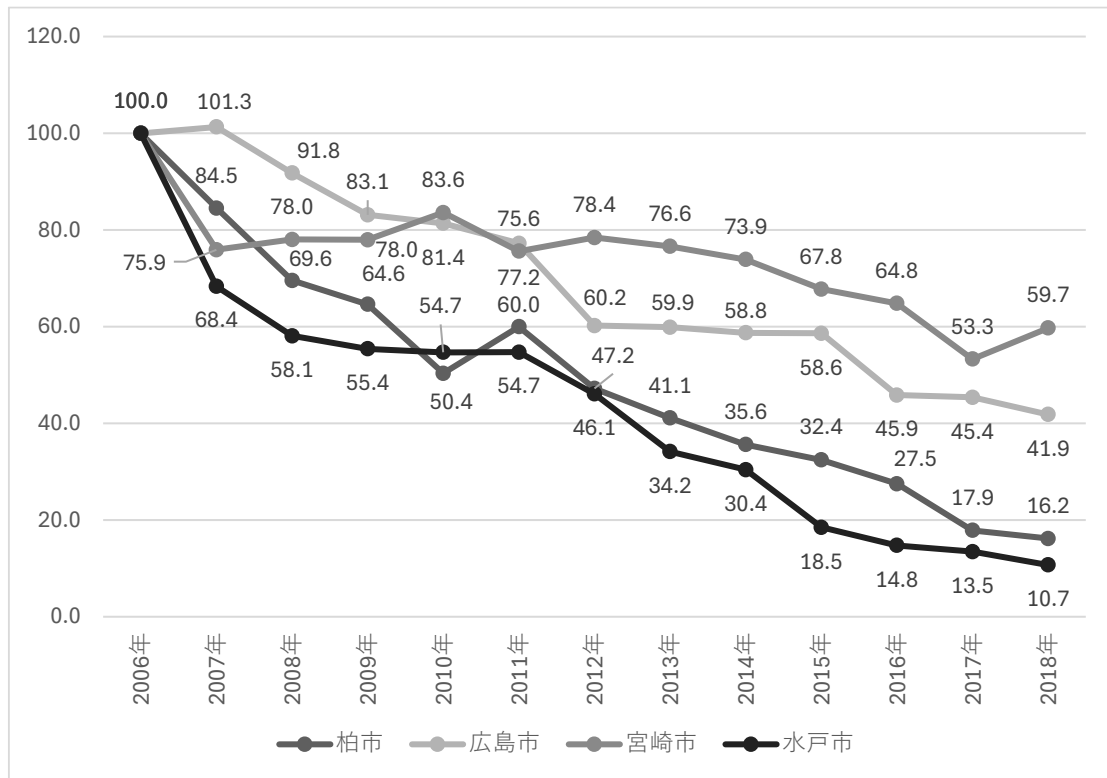
表3 自転車活用推進計画の中で示されている放置自転車関連施策（抜粋）

項目	施策の具体的な内容
駐輪場の整備・駐輪環境の充実	・地域ニーズに応じた駐輪場整備
	・鉄道駅周辺の駐輪場の新設・増設
	・小規模分散型駐輪場(ポケット駐輪場)の整備
	・機械式駐輪場の整備
	・商店街駐輪スペースの確保
	・短時間駐輪スペースの整備
駐輪場の機能向上	・サイクルラック設置
	・子ども乗せ自転車・ロードバイク対応
	・防犯カメラ設置
	・ICタグ、IoT管理システム導入 ・駐輪場利用時間の柔軟運用
放置禁止区域等の設定・見直し	・自転車放置禁止区域の指定、拡大
	・放置整理区域や放置規制区域の設定、指定
	・実態に応じた区域見直し
放置自転車の撤去・移送・保管	・放置自転車の撤去
	・撤去時間帯の拡大
	・撤去業務の効率化
	・撤去自転車の移送、保管
啓発・周知・利用誘導	・放置禁止区域や駐輪場位置の周知
	・放置自転車防止キャンペーンの実施
	・ポスター、広報誌による周知
	・学校などでの駐輪マナー啓発
	・駐輪指導員の配置
	・駐輪場案内サイン、路面標示、マップ作成、スマホアプリによる案内
民間連携・地域連携	・商店街との連携
	・警察、鉄道事業者との連携
	・学校との連携
	・自治会や町会など地域との協働
放置自転車の再利用・リサイクル	・リサイクル自転車の販売
	・自転車関連組合等への譲渡
	・海外への無償譲渡

3) 放置自転車の現状

全国の自転車活用推進計画において指摘されていた放置自転車の台数について比較した。主要駅における放置自転車撤去台数について、2006年の台数を100とした時の指数で見ると、茨城県水戸市は2006年の5,297台から2018年には568台と10分の1に減少していた。同じ

く首都圏にある千葉市柏市も7,286台(2006年)から1,180台(2018年)へと大幅に減少していた。政令指定都市である広島市は37,738台(2006年)から15,799台(2018年)と半数以上減少し、地方の県庁所在都市である宮崎市も1,990台(2006年)から1,189台(2018年)へと4割ほど減少していた。このように多くの都市で放置自転車の撤去台数はこの10数年で大きく減少していることが分かる。



出典：各都市自転車活用推進計画¹⁰⁾¹¹⁾¹²⁾¹³⁾

図4 放置自転車の撤去台数の推移

4) 特徴的な施策

ここでは自転車活用推進計画に盛り込まれた施策のうち、①駐輪場の整備、②駐輪場の機能向上、③放置自転車の再利用・リサイクルの3点について紹介する。

①駐輪場の整備

放置自転車対策として最も効果的と考えられるのが、駐輪場を新たに整備することで、駐輪可能なキャパシティを増やし、放置自転車を抑制する事である。とは言え、最も駐輪スペースを必要とする拠点駅周辺やデパート等が集積する中心市街地において新たに駐輪場のスペースを確保することは空間的にも予算的にも困難である。札幌市¹⁴⁾では、都心部で行われる開発事業において、公共駐輪場や共同荷さばき場などの良好な歩行環境の形成に資する交通施設の整備を公共貢献として評価し、建物の容積率を緩和する制度を設けており、この制度を活用して民間開発事業者と連携して駐輪場を確保する取り組みを進めている。具体的には、南2西

3 南西地区第一種市街地再開発事業（建物名称：moyuk SAPPORO）において、放置自転車の解消を目的とした公共駐輪場を建物内に整備している。また、歩道の有効幅員を狭め歩行者の安全な通行に支障をきたしていた駅周辺の路上駐輪場を廃止し、隣接地において取得した土地に新たな路外駐輪場を整備した事例もある。廃止した路上駐輪場の跡には視覚障害者誘導用ブロックを設置し、歩道のバリアフリー化にもつながっている。



写真3 札幌市において新設された路外駐輪場（左）と廃止した路上駐輪場¹⁴⁾

②駐輪場の機能向上

前述したように、駅周辺においては新たな駐輪場を確保するのは困難な状況にある。このようなスペースに限りがある場所において、近年は機械式の立体駐輪場が特に大都市圏において導入されており、各都市の自転車活用推進計画の中でも紹介されている。このうちJFEテクノス株式会社が開発している「サイクルツリー」¹⁵⁾は、省スペースに多くの自転車をスピーディーに収容できる機械式駐輪場で、地上型、地下型、ビル埋め込み型の3つのタイプを有している。入出庫はICカードを用いて全て自動で行われ、ロードレーサー、マウンテンバイク、電動アシスト車、折りたたみ式など、ほぼ全ての種類の車両に対応できる構造となっている。東京都品川区の大森駅北口近くの「大井水神公園」には直径7.5mの地下円筒型サイクルツリー3基（写真4）が2017年4月に設置された。765台が収容可能な大規模駐輪場で駅周辺の放置自転車改善に大きく寄与している。すぐ横には既存の駐輪場があるが、慢性的に満車となるケースも多く、駅で自転車から電車に乗り換える利用者には確実に駐輪できるという点で好評のようである。料金も既存の駐輪場が24時間150円（2時間以内は無料）に対し、サイクルツリーの定期月額額は2,500円に設定されており、月17日の利用で元が取れる料金設定になっていることから、定期的に利用する通勤通学者が多く利用しているとのことであった。



写真4 地下式駐輪場の事例（東京都品川区）



写真5 地下式駐輪場の事例（兵庫県伊丹市）

写真 5 に示すのは兵庫県伊丹市の J R伊丹駅前に設置されたサイクルツリーである。歴史的な街並み景観となじむデザインを取り入れ、屋根には町屋の瓦を感じさせる燻し銀色を採用し、壁面は酒蔵をモチーフにした白壁の中にガラスと連続格子を設置している。革新的でシンボリックなサイクルツリーと周辺の街並みが調和したデザインで駅前景観にアクセントを与えている事例である。

③放置自転車の再利用・リサイクル

撤去された放置自転車は各自治体の指定保管場所に一定期間保管されるが、引き取り手のない自転車の対応に多くの自治体が苦慮しているのが現状である。宮崎市¹⁶⁾では状態の良い自転車を対象に、宮崎県自転車二輪車商協同組合宮崎支部に加入している自転車販売店に依頼し、再整備したのち、TS マーク（自転車向け保険）及びリサイクル自転車であることを明示するステッカーを添付したうえで再販売している。

東京都武蔵野市¹⁷⁾では、引き取り手のない放置自転車で、処分対象となったものを有効活用するため、自転車を再整備し、再生自転車海外譲与自治体連絡会（ムコーバ）を通じて、アジア、アフリカ、中南米等の開発途上国へ無償譲与する活動を平成 4 年度から実施し、平成 30 年度までの 27 年間に合計 7,662 台の自転車を譲与している。

このような取り組みは放置自転車そのものを減らすための施策ではないが、資源の再利用という SDGs の観点からも評価されるべき事業と言える。

4. 北九州市における放置自転車の課題と今後の展望

(1) 北九州市の自転車活用推進計画

北九州市では令和 3 年 1 月に「北九州市自転車活用推進計画」¹⁸⁾を策定した。計画では以下の表 4 に示すように 4 つの目標とその下に 16 の施策が示されている。

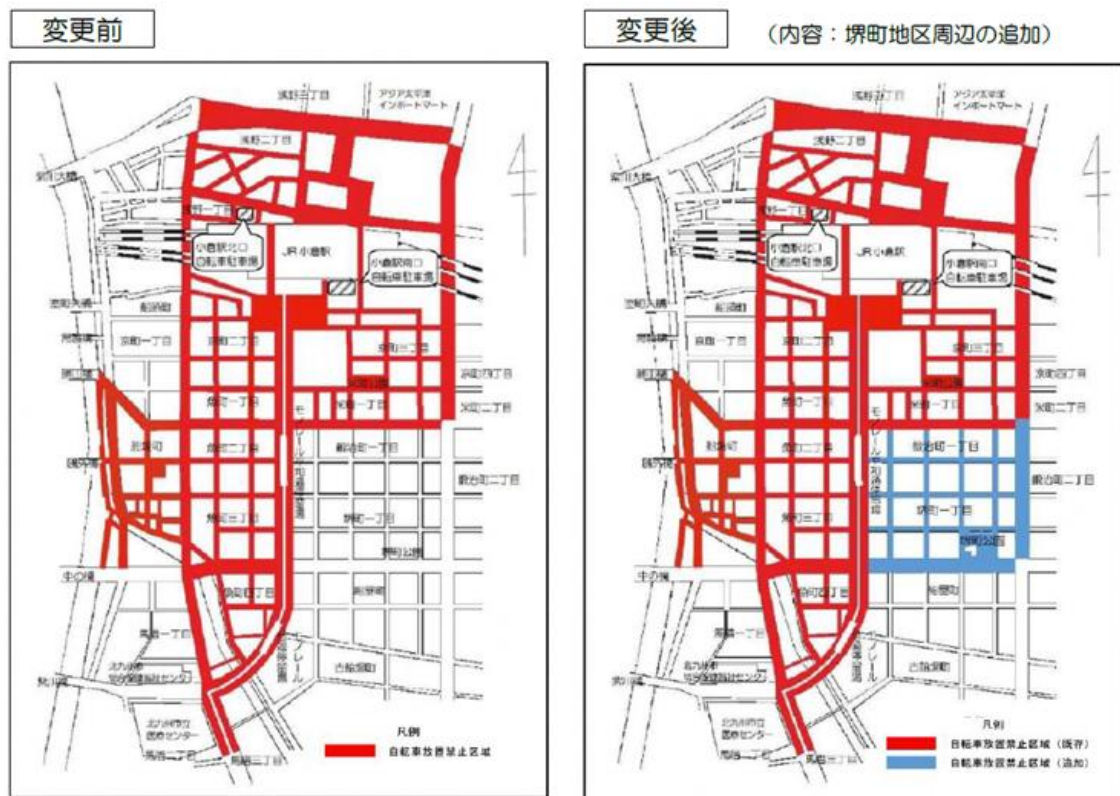
表 4 北九州市自転車活用推進計画における目標と施策

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 施策 2 利用しやすい駐輪環境の形成 施策 3 放置自転車対策の推進 施策 4 シェアサイクル事業の推進 施策 5 サイクル&ライドの促進 施策 6 自転車利用の促進に関する情報発信の充実
目標 2 自転車を活用した市民の健康づくり
施策 7 健康増進に関する広報・啓発 施策 8 自転車貸出し施設の活用 施策 9 自転車通勤の促進
目標 3 自転車を活用した観光・賑わいづくり
施策 10 サイクルツーリズムの推進 施策 11 シェアサイクル事業の推進(再掲)
目標 4 自転車を安全・安心に利用できる環境づくり

- 施策 12 自転車通行空間ネットワークの形成(再掲)
- 施策 13 自転車の安全利用に向けた市民の交通安全意識の向上
- 施策 14 自転車保険の加入促進
- 施策 15 自転車盗難の防止
- 施策 16 災害時における自転車の活用

出典：北九州市自転車活用推進計画¹⁸⁾

放置自転車に関する施策については、16の施策（再掲があるので実質は14）の一つに「施策3：放置自転車対策の推進」がある。放置自転車の多い地域において、必要に応じて自転車放置禁止区域の拡大や新たな指定を検討するとともに、自転車の放置の多い時期や時間帯などを踏まえ、効果的な放置自転車の撤去を実施することとしている。具体的には図5に示すように、夜間の放置自転車が多くみられた堺町周辺地区を令和2年3月に新たに指定している。



出典：北九州市自転車活用推進計画推進計画¹⁸⁾

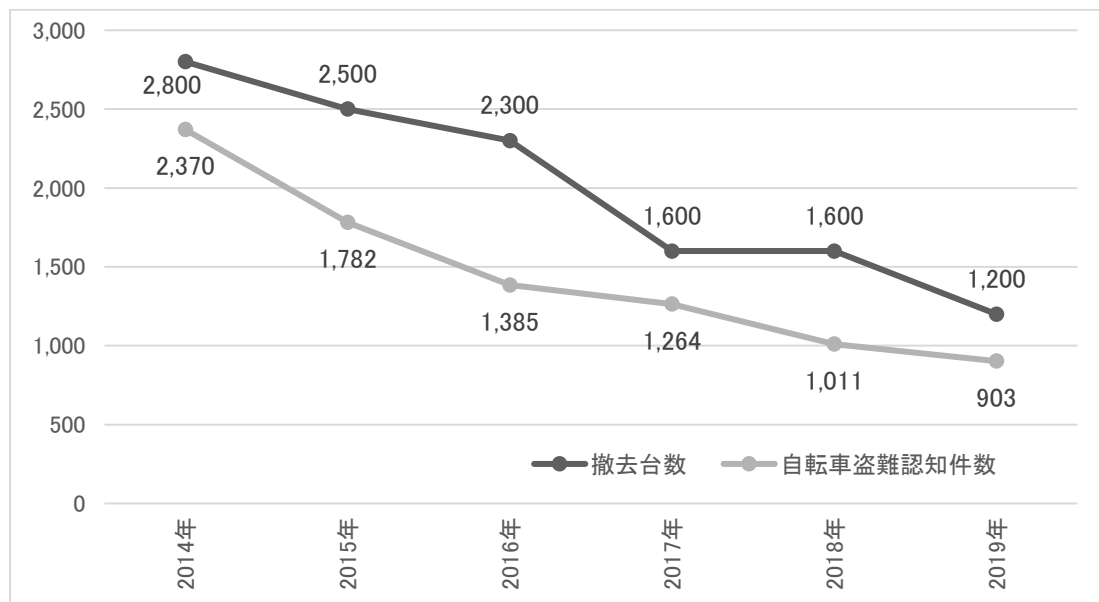
図5 小倉駅周辺地区自転車放置禁止区域の拡大

さらに、駐輪指導員による啓発や駐輪施設への誘導のほか、街頭啓発や市内の高等学校へのパンフレットの配布など、駐輪ルールに関する広報・啓発活動を継続的に実施することが挙げられている。

(2) 北九州市における課題と展望

1) 放置自転車や自転車盗難の現状と啓発活動の状況

前述したように、全国の各自治体における放置自転車として撤去された台数は減少傾向にある。北九州市自転車活用推進計画によると北九州市でもその傾向は同様で、図6に示すように北九州市内の放置禁止区域内の放置自転車撤去台数は2014年の2,800台から2019年の1,200台へと半数以上減少している。それに伴って自転車の盗難認知件数も2014年の2,370台から2019年の903台へと6割以上減少している。JR小倉駅周辺地区自転車放置禁止区域においてはこの10年以上の間に商業施設と連携した駐輪場や路上駐輪場などのハード整備を進めてきた効果があったものと推測できる。一方で自転車盗難対策として有効である二重施錠は約6割の人が実施しておらず、防犯登録についても2割以上の人が登録していないなど、盗難への意識はまだ高いとは言えない。



出典：北九州市自転車活用推進計画¹⁸⁾

図6 放置禁止区域内の放置自転車撤去台数と自転車盗難認知件数の推移

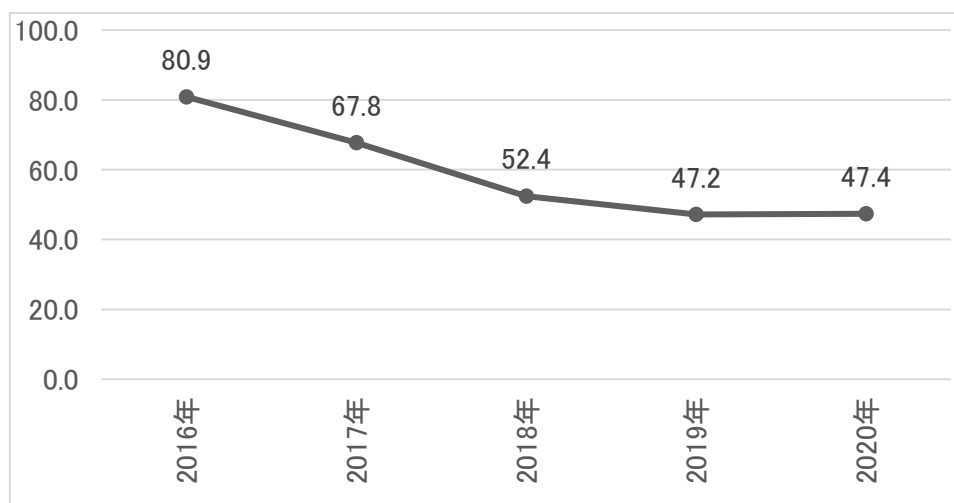
2) 啓発活動の状況

北九州市立大学地域創生学群の学生、行政関係者、NPO法人等が連携し、違法駐輪の整理及び駐輪場利用の案内、ツーロックの啓蒙・啓発による盗難防止意識の向上、道路上のゴミなどの収集活動などを行う、放置自転車啓発活動「Keeple」が2014年から実施されてきた。表5にその概要を示す。コロナ禍以前は月に2回（朝・夕）実施していたが、その後は月1回（毎月第3水曜日の18時から）の活動に縮小されている。毎回の活動では、活動時間内に調査区域内にある放置自転車の数をカウントしている。過去の報告書¹⁹⁾²⁰⁾²¹⁾²²⁾²³⁾によると、図6に示すように、2016年は活動1回あたりの放置自転車台数は80回を超えていたが、その後は次第に減少しており、2020年はコロナ禍で実施回数は少なかったものの平均47.4台となっている。

このように、放置自転車の台数は毎年減少傾向にあり、これは撤去台数と同様の趨勢をたどっていると言える。駅周辺地区における駐輪場の整備や、一定時間までの料金無料や割引システムの導入などによって、多くの自転車利用者が道路上に放置せずに、指定の駐輪場へと適切に誘導されてきた結果であろう。2026年の2月をもって、活動自体は終了する事となったが、地道に10年以上活動してきた事は小倉駅周辺地区における放置自転車削減に一定程度の効果を生み出したと評価される。

表5 放置自転車啓発活動「Keeple」の活動概要

活動名称	Keeple (キープル) 【Keeple の語源:以下の言葉を組み合わせた造語】 ・ルールやマナーを守る人々 (keep people) ・防犯意識を持ち、ツーロックを行う人々 (key people) ・車道の左側を走行する人々 (keep left)
活動目的	「放置自転車はいけないこと」という認識高め、放置自転車を行う人を減らすとともに、防犯の意識を持ち、ツーロックを行う人を増やしていく事を目的とする
活動内容	① 違法駐輪の整理及び駐輪場利用の案内 ② ツーロックの啓蒙・啓発による盗難防止意識の向上 ③ 道路上のゴミなどの収集
活動場所	JR 小倉駅及び魚町銀天街周辺において放置自転車が多く通行障害等が発生している場所
参加人数	毎回 15～20 名程度
実施日時	毎月第3水曜日の 18:00～(45～1 時間程度)
実施主体	・北九州市立大学地域創生学群モビリティプロジェクト(内田ゼミ) ・北九州市道路維持課 ・福岡県警小倉北警察署 ・NPO 法人 I-DO



出典：Keeple 活動報告書¹⁹⁾²⁰⁾²¹⁾²²⁾²³⁾

図6 Keeple 実施日の放置自転車平均台数の推移

2) 放置自転車対策を推進していくために必要な方策

①駐輪場の整備、多機能化によるキャパシティの拡充

放置自転車を削減するための抜本的な解決方策としては、駐輪場のキャパシティを拡大させる事にある。クルマから公共交通や自転車へのモーダルシフトを推進しているにも関わらず、駅やバスターミナルでの駐輪場不足によって公共交通と自転車の接続が効果的でない状況が多く自治体で散見される。一方で駅周辺地区においては十分な用地が確保できない傾向が強く、北九州市内の拠点駅である小倉駅や黒崎駅でも同様の状況にあると言える。今後は駅周辺で実施される市街地再開発事業等において、利用しやすい、利用価値のある駐輪場の設置を行政が誘導していくことが求められる。加えて附置義務を超える台数を整備する場合のインセンティブについてもその導入が期待される。

ほとんどの放置自転車は、停めたい場所に駐輪場がなく、仕方なく路上等に一時的に停めているものがほとんどである。中心市街地ではどうしても近くに駐輪場がなく、近くの店舗前等に放置しているケースが見られる。小倉都心地区や黒崎副都心地区においては利用されていない空き地等が散見されるので、このような小規模空間を活用し、駐輪場の整備を行う、あるいは機能性の高い機械式駐輪場の導入を図ることが求められる。

②他の交通モードとの連携

上記で駐輪場を増設するハード整備について触れたが、量を増やすだけでは抜本的な解決に及ばないのは明白である。主要駅における自転車と公共交通のシームレスな乗り継ぎが確保されれば、コストを掛けてでも駐輪する利用者が増え、放置自転車の削減につながることを期待される。近年はシェアサイクルやシェアスクーターなど、ラストワンマイルの移動サービスが注目をされており、北九州市でも中心市街地においてこのようなサービスが拡充している。個人所有の自転車ではどうしても駐輪環境を考えながら都心部を移動しなければならないが、このようなシェアサービスはそもそも「放置する」という概念がないので、道路空間における放置自転車対策としては効果的で、主要拠点に自転車が集中するのを緩和することができる。個人所有の自転車を減らすことはすなわち放置自転車の減少につながるのである。さらに近年はMaaS (Mobility as a Service) という概念が定着してきている。MaaSとは住民や観光客の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を「一つのサービス」としてまとめて利用できる仕組みのことである。MaaSの実現により、市民の効率的な移動につながるだけでなく、排出される二酸化炭素も削減され、社会全体で持続可能な交通システムが構築される。道路や駐輪場の管理者、交通事業者、警察等の連携により、放置自転車対策を進めることが地域全体でのサステナブルな空間づくりに寄与することが期待される。

③ICT 技術を活用した新しい自転車利用環境の提供

自転車を利用するほぼ全ての世代でスマートフォンの普及が進んでいる中、様々な自治体において ICT やデジタル技術を活用した駐輪場のスマート化が加速化している。駐輪場側はリ

アルタイムで積極的に情報を提供することが可能である。スマホでの空き駐輪場情報の提供・予約、交通系 IC カードやアプリ決済等での料金収受、などは利用者にとっても駐輪場での様々な手間が省けて効率性が高まる。道路管理者側も AI カメラ等による放置自転車の検知や、データ分析による放置状況の把握等により、より効率的な駐輪環境の提供へとつなげることも期待される。北九州市内では現時点ではこのようなスマート化は進んでいないが、コスト削減にもつながる駐輪場のスマート化は小倉駅周辺など利用ニーズの高い場所から効果的に進め、今後の放置自転車対策を柔軟に展開していく事が求められる。

5. まとめと今後の課題

本研究では、自転車活用推進法の制定以後、国や地方公共団体で策定されてきた自転車活用推進計画を対象に、放置自転車対策が計画の目標や実施すべき施策としてどのように位置づけられているのかについて調査し、特徴的な取り組みを整理した。市区町村レベルでは6割を超える自治体において放置自転車対策を何らかの形で取り上げており、特に首都圏や関西圏ではその割合が7割を超えていた。また、計画に盛り込まれていた施策の内容については、「駐輪場の整備・駐輪環境の充実」、「駐輪場の機能向上」、「放置禁止区域等の設定・見直し」、「放置自転車の撤去・移送・保管」、「啓発・周知・利用誘導」、「民間連携・地域連携」、「放置自転車の再利用・リサイクル」の7つに大別できた。この中でも特徴的な施策として、駐輪場の整備、駐輪場の機能向上、放置自転車の再利用・リサイクル、に着目し、それぞれの特徴的な事例を取り上げて整理した。

さらに、北九州市自転車活用推進計画から、放置自転車撤去台数のデータを引用し、近年はその台数も減少しており、駐輪場整備について一定の効果が上がっている事も確認できた。大学生が行政機関等と連携して実施してきた放置自転車啓発活動「Keeple」の実績についても整理し、放置自転車対策として継続的に活動してきた成果を評価した。その上で北九州市において放置自転車対策をより推進していくために必要な方策として、①駐輪場の整備、多機能化によるキャパシティの拡充、②他の交通モードとの連携、③ICT 技術を活用した新しい自転車利用環境の提供の3つを提示した。

これらの方策はすぐにも対策可能なものもあれば、技術の進展などに伴って中長期的に実施可能なものまでである。市の財政が厳しい中でコストパフォーマンスを求められる施策もあり、どのような対策がより効果的な成果を生み出せるかについて慎重に分析していく事が求められる。学生達が展開してきた啓発活動も、今年度で一定の区切りを付け、活動自体は一旦閉じることになったが、適切な自転車利用について市民に訴えかけて行くことは当然必要な課題でもある。特に外国人の自転車利用者が顕著に増加している中、多言語による積極的な周知やPRが求められる。今後も、多くの市民が納得し、評価してもらう放置自転車対策施策を、行政、交通事業者、商業関係者、警察、地域住民などが連携して図っていくことが期待される。

補注

- (1) 令和8年2月末時点で全47都道府県及び242の市区町村において自転車活用推進計画が策定されている。

参考文献

- 1) 内田晃「災害時における自転車の活用に関する研究」北九州市立大学地域戦略研究所年報 第2号, 2022年3月, pp.15-30
- 2) 内田晃「全国の自転車ツーリズムの動向と今後の施策展開に関する研究」北九州市立大学地域戦略研究所年報 第4号, 2024年3月, pp.17-34
- 3) 国土交通省自転車活用推進計画ウェブサイト
(https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/jitensha_katsuyo/)
- 4) 国土交通省自転車活用推進計画ウェブサイト「自転車活用推進計画」
(<https://www.mlit.go.jp/common/001237890.pdf>)
- 5) 国土交通省自転車活用推進計画ウェブサイト「第2次自転車活用推進計画」
(https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/assets/pdf/jitensha_katsuyo.pdf)
- 6) e-GOV 法令検索ウェブサイト
(<https://elaws.e-gov.go.jp/document?lawid=428AC1000000113>)
- 7) 国土交通省自転車活用推進計画ウェブサイト「地方版自転車活用推進計画策定の手引き(案)」
(https://www.mlit.go.jp/road/bicycleuse/good-cycle-japan/assets/pdf/jitensha_katsuyo_local.pdf)
- 8) 東京都自転車安全利用に関する意識調査報告書
(https://www.seikatubunka.metro.tokyo.lg.jp/documents/d/seikatubunka/07_jitensha-ishikityosa_2)
- 9) 埼玉県越谷市ウェブサイト
(https://www.city.koshigaya.saitama.jp/anzen_anshin/seikatsubouhan/doroanzen/H24jitensyakumiai.html)
- 10) 柏市自転車活用推進計画 (<https://www.city.kashiwa.lg.jp/documents/42249/honpen.pdf>)
- 11) 広島市自転車都市づくり推進計画 (https://www.city.hiroshima.lg.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/018/664/honpen2.pdf)
- 12) 宮崎市自転車活用推進計画 (https://www.city.miyazaki.miyazaki.jp/fs/8/4/3/1/1/3/_/843113.pdf)
- 13) 水戸市自転車活用推進計画 (<https://www.city.mito.lg.jp/page/4166.html>)
- 14) 札幌市自転車活用推進計画 (https://www.city.sapporo.jp/sogokotsu/shisaku/jitennsya/documents/honpen_2.pdf)

- 15) サイクルツリーウェブサイト (<https://cycle-tree.jp/>)
- 16) 宮崎市ウェブサイト (<https://www.city.miyazaki.miyazaki.jp/life/preventio/parking/272495.html>)
- 17) 武蔵野市自転車等総合計画 (https://www.city.musashino.lg.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/008/350/jitenshakeikaku-r0204.pdf)
- 18) 北九州市自転車活用推進計画
(<https://www.city.kitakyushu.lg.jp/files/000915994.pdf>)
- 19) 平成 28 年度 Keeple 報告書, モビリティプロジェクト
- 20) 平成 29 年度 Keeple 報告書, モビリティプロジェクト
- 21) 平成 30 年度 Keeple 報告書, モビリティプロジェクト
- 22) 令和元年度 Keeple 報告書, モビリティプロジェクト
- 23) 令和 2 年度 Keeple 報告書, モビリティプロジェクト