

第 6 章 計画の推進

1. 成果指標
2. 計画の進捗管理と評価



第 6 章 計画の推進



1. 成果指標

本計画で掲げている基本方針・目標の実現に向けて、各施策の取組みによる効果を的確に把握するため、各基本方針に対して成果指標を設定します。

成果指標の基準値は、本計画策定時に把握できる最新の数値とし、目標値は令和 10 年度の数値とします。

成果指標		現状 (基準値)	目標値 (令和 10 年度末)
はしる	自転車通行空間整備延長	152.0km (令和 6 年度末)	190km
	自転車関連事故件数	1,212 件 / 年 (令和 6 年)	1,100 件 / 年
	安全性や走行性の満足度※1	24.1% (令和 6 年度)	30.0%
とめる	駐輪場整備台数※2	—	600 台
	路上駐輪機台数	3,928 台 (令和 6 年度末)	3,600 台 (△328 台)
	駐輪場の利用満足度※3	89.5% (令和 6 年度)	現状値より向上
まもる	自転車の交通安全教室の受講者数	38,821 人 / 年 (令和 6 年度末)	50,000 人 / 年
	自転車損害賠償保険等の加入率	66.8% (令和 6 年度)	100%
	自転車の走行マナーについての満足度※4	27.1% (令和 5 年度)	40%
	自転車放置率	1.1% (令和 6 年度)	現状値より改善
いかす	サイクリングルートにおける自転車通行空間整備率※5	21% (令和 6 年度末)	25%
	シェアサイクルポート数※6	800 箇所 (令和 6 年度末)	1,000 箇所
	シェアサイクルポート設置駅数※7	42 駅 (令和 6 年度末)	59 駅

※1：市政アンケート「自転車が安全でスムーズに走ることができる」についての「満足」と「どちらかといえば満足」の合計。

※2：市もしくは官民共同で新設整備する駐輪場（路上駐輪場除く）に限る。

※3：駐輪場利用者アンケート「利用満足度」についての「非常に満足」と「満足」の合計。

※4：市政アンケート「自転車の走行マナーについて」の「良い」と「どちらかといえば良い」の合計。

※5：福岡市域の福岡県広域サイクリングルートにおける「福岡・糸島ルート」と「直方・宗像・志賀島ルート」の整備率。
合計計画延長：52.5km。

※6：福岡シェアサイクル事業におけるポートに限る。

※7：福岡シェアサイクル事業における鉄道駅出入口より半径200m圏内にポートが設置されている駅数。

2. 計画の進捗管理と評価

進捗管理については、計画を策定（Plan）した後、施策を実施（Do）し、進捗状況や効果について評価・検証（Check）した上で、評価に基づき見直しや改善（Action）を行い、計画策定に反映する PDCA サイクルに則った進捗管理を実施します。



進捗管理のイメージ図（PDCAサイクル）

本計画は毎年度、施策の進捗状況や目標の達成状況について評価・検証した上で、課題となっている事項を整理し、実施方法の改善等についてフォローアップするとともに、計画期末には総括評価を実施します。

項目	1 年目	2 年目	3 年目	4 年目
進捗管理	○ PDCA	○ PDCA	○ PDCA	○ PDCA
数値的検証 (成果指標)		○		○
公表				○



ドライジーネ、ミショー型より古い自転車 ?!

世界最古の自転車と言われるドライジーネは 1817 年に製作されました。ペダル式なら 1861 年のミショー型あたりが最古だと言われています。ところが、それらより 100 年ほど前の 1732 年（享保 17 年）に日本で自転車が発明されたと言うのです。

滋賀県の彦根市民会館には、江戸時代の自転車、新製陸舟奔車（しんせいりくしゅうほんしゃ）の復元者が展示されています。その名にあるように小さな舟のような姿、木製の車輪が 3 つ付き、T 字型の取っ手が付いています。

隣接する彦根市立図書館に収蔵されている古文書「新製陸舟奔車之記」の写しには、彦根藩藩士の平石久平次時光（ひらいし・くへいじ・ときみつ）の著で、自ら制作した新製陸舟奔車の形状や機構が記録されています。

新製陸舟奔車之記は大須賀和美氏によって 1983 年の「日本自動車史の資料的研究 第 7 報」に収録され、自動車の元祖として考察されています。一方で、梶原利夫氏が 2003 年の産業考古学会総会で「1728 ～ 1732 年のわが国における自転車の発明」と題し、自転車として位置付けています。これらの研究を元に 2003 年にテレビ番組内で復元し、番組制作後に寄贈したものが、市民会館にある復元車となっています。

また、新製陸舟奔車之記には、先立つ 1729 年に製作された四輪の千里車、それを改良した三輪の陸船車の概要が記載されています。千里車は現在の埼玉県本庄市の農民、門弥の発明で、将軍吉宗にも献上され、これを改良した陸船車は 1930 年に京都竹本座の見世物として評判になっていました。陸船車の外観と機構は、当時のカラクリ解説書「拾珎御伽機訓蒙鑑草」にも掲載されています。

これらの評判を聞いた久平次は、実物を見る機会がないまま、独自の創意工夫で新製陸舟奔車を完成させたと言います。千里車と陸船車は、小型の水車に似た歯車を足で踏んで推進力を得ますが、新製陸舟奔車はクランク・ペダル方式であり、効率化と小型化に貢献しました。また、千里車は方向転換ができませんでしたが、陸船車はハンドルを備え、新製陸舟奔車に引き継がれています。



復元された新製陸舟奔車



古文書「新製陸舟奔車之記」の写し



出典：クリティカル・サイクリング（Critical Cycling）
「世界最古！江戸時代の自転車」より