



補足：体系的な自転車安全教育・啓発の推進

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・啓発を推進します。

ライフステージ別の自転車安全教育・啓発

凡例

現在実施している事業

今後関係機関等と連携し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
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		VR（バーチャル・リアリティ：仮想現実）動画を活用した体験型自転車教室
	実技	学校における自転車安全利用の学習		
広報・啓発	実技	プロスポーツチームと連携した自転車教室 →プロ選手による指導のもと、基本的な自転車の乗り方と交通ルールを楽しみながら学ぶ		
		シミュレーター等を活用した講習会 →自転車のルール・運転技術について、シミュレーター体験をしながら学ぶ		
		自転車損害賠償保険等加入義務化の周知		
		ヘルメット着用の啓発		
		ターゲットに応じ、福岡県警察・関係機関・団体と連携した効果的な啓発の実施		

ライフステージ		大学生	社会人	高齢者
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		
	座学	VR（バーチャル・リアリティ：仮想現実）動画を活用した体験型自転車教室		
交通安全教室等	実技	企業向け講習会 →都心部への自転車通勤者を対象とした講習会の開催		
	実技	シミュレーター等を活用した講習会 →自転車のルール・運転技術について、シミュレーター体験をしながら学ぶ		
広報・啓発	実技	自転車損害賠償保険等加入義務化の周知		
		ヘルメット着用の啓発		
		ターゲットに応じ、福岡県警察・関係機関・団体と連携した効果的な啓発の実施		

第5章 各施策の具体的な取組み

施策11: 街頭指導強化、地域における安全利用に関する活動の促進

自転車押し歩き推進区間などにおける自転車安全利用指導員の効果的な配置により、街頭指導の強化に取り組んでいきます。

また、地域等において自転車の安全利用に資する活動に取り組む市民等を対象とした講習会を開催するとともに、その受講者の中から自転車安全利用推進員として活動される方に対する物品等の提供による支援を行うことにより、地域等における自転車の安全利用に関する活動を促進します。



自転車安全利用指導員による街頭指導



自転車安全利用推進員への支援物品

施策12: 自転車損害賠償保険等への加入促進

自転車利用者が加害者となる高額賠償事例が全国的にも相次いでいることなどを踏まえ、令和2年10月施行の改正「福岡市自転車の安全利用に関する条例」で自転車損害賠償保険等への加入を義務付けたことから、自転車損害賠償保険等の加入の必要性について交通安全教室や各種キャンペーンなど様々な機会を捉えた周知啓発に取り組んでいきます。

【保険義務化の対象者】

- (1) 自転車利用者
(子どもが利用する場合はその保護者)
- (2) 業務中に従業員に自転車を利用させる事業者
- (3) 自転車貸出業者





コラム ヘルメットについて

○ヘルメットの努力義務について

改正道路交通法の施行により、令和5年4月1日からすべての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務となっています。自転車を運転する際は、運転する人がヘルメットをかぶることに努めなければならないのはもちろんのこと、同乗する人にもヘルメットをかぶらせるように努めなければなりません。また、保護者等の方は、児童や幼児が自転車を運転する際は、ヘルメットをかぶらせるよう努めなければなりません。

○ヘルメット着用状況の致死率（出典：福岡県警察ホームページより）

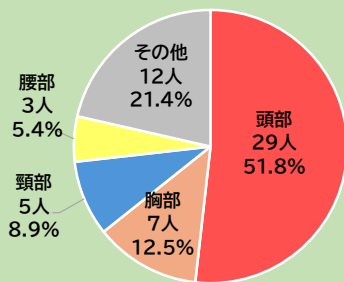
自転車事故で死亡した人の51.8%（注記）が、頭部に致命傷を負っています。

また、ヘルメットの着用状況による頭部損傷致死率では、着用している場合と比較して、**着用していない場合の致死率は約3.8倍**高くなっています。

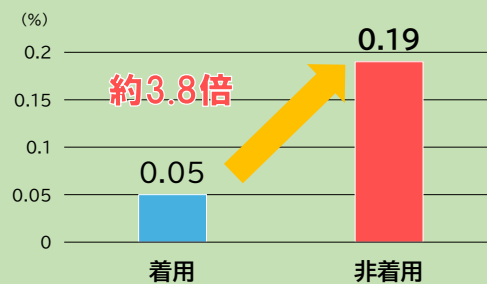
自転車用ヘルメットを着用し、頭部を守ることが重要です。

（注記）令和元年から令和5年までの福岡県内における自転車乗用中死者の損傷部位の割合

自転車乗用中死者の損傷主部位比較
【令和元年～令和5年合計】



ヘルメット着用状況別の致死率
【令和元年～令和5年合計】



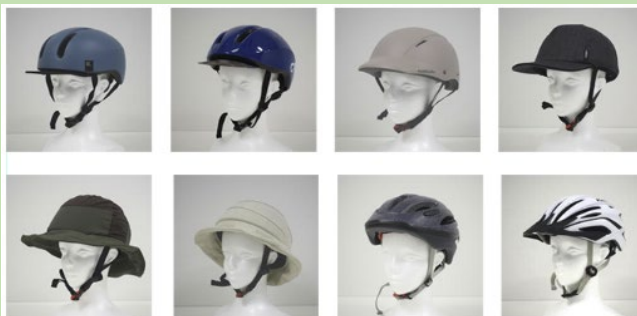
注記2：自転車乗用中死傷者に占める人身損傷主部位が「頭部」であった死者の構成率を比較したもの

○安全性を示すマークの付いたヘルメットをかぶりましょう

交通の方法に関する教則

自転車に乗るときは、乗車用ヘルメットをかぶりましょう。

乗車用ヘルメットは、努めてSGマークなどの安全性を示すマークのついたものを使い、あごひもを確実に締めるなど正しく着用しましょう。



写真は一例です。ヘルメットはメーカーにより種類・色・型・サイズがさまざまです。お近くの販売店でぜひ一度手に取ってみてください。



SGマーク

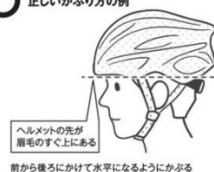


JCF公認マーク



JCF推奨マーク

○ 正しいかぶり方の例



✕ 誤ったかぶり方の例



出典：警視庁ホームページより

第5章 各施策の具体的な取組み

(2) 良好な駐輪マナーの継続

まもる

施策13:啓発活動による適正な自転車利用

放置自転車は近年大幅に減少しましたが、福岡市は通勤・通学などで市民の入れ替わりが多く、ホームページや SNS、街頭での啓発活動や「放置自転車対策協力員制度」の活動を継続して実施し、自転車利用者への駐輪マナーの向上に努めます。

(1)ホームページ等での啓発活動

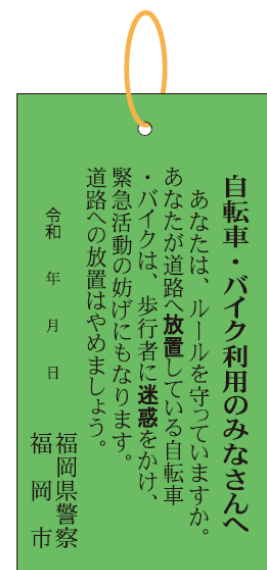
自転車と歩行者が共存し、安全で快適な歩行空間の確保を目的に、「放置サイクル ZERO 宣言！キャンペーン」等を通じ、ホームページや SNS による放置自転車対策などの情報発信や、街頭での啓発活動により、駐輪マナーの意識改革に努めます。



街頭での啓発活動

(2)街頭指導・放置自転車対策協力員制度

街頭指導員による巡回指導や自転車放置防止活動の推進を希望する団体(地元自治会、企業団体、ボランティア団体等)を自転車放置防止推進団体及び協力員として認定し、路上での自転車利用者に対する自転車放置防止の呼びかけを行っていきます。



啓発札



施策14: 放置自転車の撤去

放置自転車は、歩行者や緊急車両などの通行阻害や都市景観の悪化を引き起こします。福岡市の放置自転車台数は、自転車対策の浸透により激減しましたが、今後も継続的な対策が必要です。平日のみならず、休日や夜間の撤去を効率的に実施し、適正な道路利用に努めていきます。



放置自転車の撤去(昼間)



放置自転車の撤去(夜間)

施策15: ICTを活用した効率的な放置自転車対策

撤去自転車の撤去情報(保管場所等)を、インターネット上でリアルタイムで確認することができる「放置自転車管理システム(R4 導入)」の活用を継続し、撤去業務の効率化や利用者等への返還や問い合わせ対応をスムーズに行います。

福岡市内における撤去自転車の保管状況が検索できます。
 自転車は公共の場所に放置せず、自転車駐輪場に駐車していただくようお願いいたします。

撤去自転車照会

- ・「防犯登録番号」から照会できます(防犯登録番号のみの入力で検索できます)。
- ・防犯登録番号が分からない場合には、「撤去場所」と「撤去日」から絞り込みができます。
- ・撤去当日の情報は反映されるまでに時間がかかる場合があります。

※撤去した自転車情報一覧には入力した防犯登録番号の下2桁を伏せた状態で表示しています。

防犯登録番号

福岡県

漢字、英数字、-(ハイフン)等に続く連続する数字(5~8桁)を入力してください。
 「福岡 10-い12345」の場合、「12345」
 「××県警-イ 123456」の場合、「123456」

撤去場所

市内全域

放置禁止区域別に選択肢を設定しています。
 選択肢がない地区は放置禁止区域外であるため、「長期放置」でご検索ください。

※自転車放置禁止区域の範囲については、[コチラ](#)(駅名をクリック)をご参照ください。

撤去日

~

スマートフォンなどからは下の二次元コードを読み取ってサイトにアクセスすることができます。



第5章 各施策の具体的な取組み



自転車の活用

基本方針：自転車を活用したまちづくり

福岡市の現状

- 市民の健康意識が高まっており、手軽に乗れる自転車が注目されています。
- 福岡県サイクルツーリズム推進協議会において、市内にも広域サイクリングルートが設定されています。
- シェアサイクルは、都市の回遊性向上や公共交通機能を補完する欠かせない移動手段として利用者が大きく増加しており、市民に欠かせない交通手段の一つとして定着がみられます。
- 様々な分野で ICT 化が進んでいます。

施策	
(1)自転車の親しむ機会の創出	施策16 サイクルツーリズムの推進
	施策17 自転車の親しむ取組みの促進
	施策18 自転車を活用した健康づくり
(2)自転車を活用したまちの活力向上	施策19 シェアサイクルの活用促進
	施策20 自転車利活用に関する取組みの促進



(1) 自転車に親しむ機会の創出

いかす

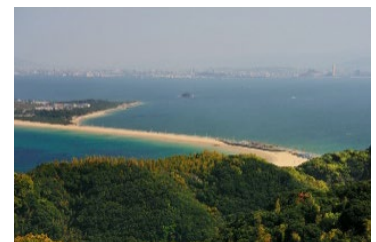
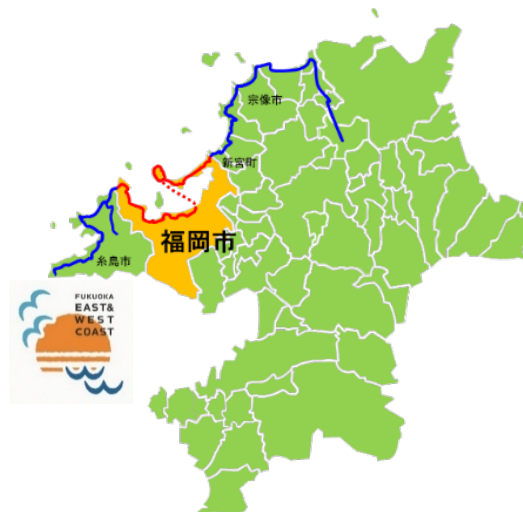
施策16: サイクルツーリズムの推進

サイクルツーリズムとは自転車を活用した観光の総称であり、自転車に乗って地域を回遊することで、自然・歴史文化・食といった地域の魅力を満喫することができるだけでなく、健康増進や地域交流の促進にも効果が期待されます。

福岡県サイクルツーリズム推進協議会において、「福岡・糸島ルート」と「直方・宗像・志賀島ルート」が福岡県内の広域サイクリングルートとして認定されています。また、福岡市では Fukuoka East & West Coast プロジェクトとして、美しい海辺を活かした観光振興に取り組んでおり、このルート上のサイクリスト受入環境の整備等を進めています。



二見ヶ浦エリア



志賀島エリア

サイクリスト受入環境の整備

サイクリストが安全で快適に走行するための環境づくり(自転車通行空間や路面の安全性の確保)やサイクリストへの情報提供(観光案内や注意喚起等)、サイクルスタンドの設置などを実施していきます。



自転車通行空間整備



サイクリスト向け注意喚起板



サイクルスタンド

第5章 各施策の具体的な取り組み

レンタサイクルの促進

志賀島・北崎エリアにおいては、事業者が主体となって、乗り捨てができるレンタサイクルスポットの増設やエリアの周遊マップの作成などに取り組んでおり、今後も事業者と連携し、自転車を活用した観光振興を推進します。



レンタサイクル



レンタサイクル周遊マップ(ポスター)



レンタサイクル周遊マップ(チラシ)

施策17: 自転車に親しむ取り組みの促進

福岡トライアスロンなどの大会の開催支援や、競技団体への支援等を通じ、市民がサイクルスポーツにふれる機会を提供するほか、自転車に乗り始める時期の子どもを対象にした、自転車の正しい乗り方や基本的な交通ルールを学んでもらうための自転車乗り方教室を開催するなど、自転車に親しむ取り組みを促進します。



福岡トライアスロン



自転車乗り方教室



施策18: 自転車を活用した健康づくり

幅広い世代で利用される身近な乗り物である自転車は、通勤や買い物等の日常生活に取り入れることで、健康増進効果が期待されます。このようなことから、ウォーキングだけでなく自転車をこぐなど、個人にあった身近な方法を身体活動に取り入れていくことを促進し、市民の健康寿命を延ばしていきます。

また、ホームページ(チャリエンタウン)等で、自転車を活用した健康づくりに関する情報発信を行います。

(0章の再掲)

メッツ	運動の例
3.0	普通歩行(平地67m/分)、 電動アシスト付自転車に乗る
4.0	自転車に乗る(≒16km/時未満、通勤)
5.0	かなり速歩(平地、速く=107m/分)
6.0	ゆっくりとしたジョギング、ウェイトトレーニング
7.0	ジョギング、サッカー
8.0	サイクリング(約20km/時)
9.0	ランニング(139m/分)
10.0	水泳(クロール、速い、69m/分)

※ メッツは、運動の強度を表す単位です。安静時(静かに座っている状態)を1として、身体活動が安静時の何倍のエネルギーを消費するかを示します。

出典：厚生労働省 改訂版『身体活動のメッツ(METs)表』(2023年8月)

自転車に乗るとこんな効果が！(0章の再掲)



有酸素運動による体重・体脂肪・血液性状などの改善

自転車運動はウォーキングや水泳などと同じ有酸素運動で、長時間継続して運動することで体脂肪をエネルギー源として燃焼させ、内臓脂肪も減少。その結果、高血糖、脂質異常、高血圧など、動脈硬化につながる、さまざまな生活習慣病の原因を改善する効果があります。

ペダリングによる筋力強化

両足をクルクルと回すペダリングでは、腸腰筋から太もも、ふくらはぎまで主に下肢の筋肉をたくさん使います。特に上り坂をこぐときや、止まった状態からこぎ出すストップ&ゴーの際は、下肢の筋力を繰り返し使う状況に。このような自転車特有の動きが筋力強化につながります。

ストレス解消や認知機能向上などメンタルへの効果

自転車に乗った後はアタマや気分がスッキリするというのは多くの人が感じている実感です。スマートフォンの情報から離れ、自転車走行に集中する状況は、「今ココ」に集中するマインドフルネスと同様の効果とも。脳の働きを活性化させ、気持ちを平常心にさせる効果に期待が寄せられています。

出典：(株)シマノ「Health Date File 導入編」より

第5章 各施策の具体的な取組み

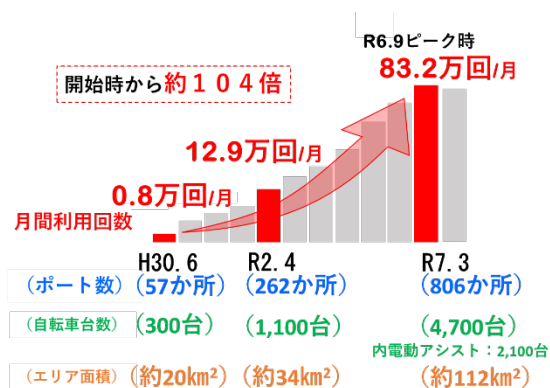
(2) 自転車を活用したまちの活力向上

いかす

施策19:シェアサイクルの活用促進

平成30年6月から実証実験を開始し、令和2年度より都心部の回遊性向上や放置自転車の減少、駐輪場整備の抑制などを図ることを目的として、実施事業者と共同で「福岡スマートシェアサイクル事業」に取り組み、現在では多くの市民に利用され、多様な交通モードの一つとして、目的地へのラストワンマイルの利用など、回遊性向上や公共交通の機能を補完する欠かせない移動手段の一つとして定着してきています。

令和7年度以降も、引き続き、「福岡シェアサイクル事業」として、回遊性の向上や、公共交通の機能補完などを図るため、シェアサイクルを活用促進していきます。



福岡スマートシェアサイクル事業の変遷



公共施設のシェアサイクルポート



施策20: 自転車利活用に関する取組みの促進

自転車を快適に利活用するためには、安全に走行できる通行ルート、利用しやすい駐輪場の情報提供が重要です。安全利用の観点からは、自転車のルール、モラル・マナーの情報提供はもちろん、自転車の点検・整備や事故にあった場合の対処方法などの情報提供も必要となります。

また、近年のサイクルツーリズム人気の高まりから、サイクリストが安全で快適に走行するための情報提供も求められています。

これらの自転車の利活用に必要な情報について、分かりやすく、かつ的確に提供する取組みを推進するとともに、地震など災害時における有効な自転車活用についても検討していきます。

(1) 自転車走行ルートの誘導案内(施策4)

自転車利用者が安全で快適なルートを選択できるよう、ナビゲーションアプリなど ICT を活用した自転車走行ルートの誘導案内を促進していきます。

また、自転車通行空間が整備された際は、速やかにナビゲーションアプリ等の運営事業者へ整備路線箇所等の情報提供を行います。

(2) ICTなどを活用した駐輪情報の発信(施策9(3))

ホームページ(チャリエンタウン)や ICT などを利用して、自転車利用者への駐輪場の位置や料金、混雑状況などの施設情報の提供に取り組みます。

(3) ICTを活用した効率的な放置自転車対策(施策15)

撤去自転車の撤去情報(保管場所等)を、インターネット上でリアルタイムで確認することができる「放置自転車管理システム(R4 導入)」の活用を継続し、撤去業務の効率化や利用者等への返還や問い合わせ対応をスムーズに行います。

(4) サイクリストへ向けた情報提供

サイクリストへの誘客として、チラシやマップの作成、観光案内所での配布や観光案内サイトでのモデルコースの掲載、海外 OTA(宿泊予約)サイトなどでの情報発信を行います。

(5) 安全利用のための情報提供

・福岡市の公式 LINE やシェアサイクル事業者のアプリでの自転車安全利用に関する情報発信(ルール、保険加入やヘルメット努力義務等の啓発)。

(6) 外国人向けの情報提供

- ・多言語表記での自転車利用情報の充実。
- ・在住外国人の来庁機会に合わせた自転車のルール等の周知、啓発。

第5章 各施策の具体的な取組み

コラム 自転車の歴史③

【近代自転車の確立】

1879年にイギリスのローソンが前ギアと後ギアをチェーンで結ぶ駆動方式を発明。この方式を利用して1885年にジェームス・スタンレーの甥のジョン・ケンプ・スタンレーが“ローバー型安全自転車”を発売し“セーフティバイク”と呼ばれこれが現在の自転車の原型です。

オーディナリーとセーフティは優劣を競い合いましたが、安全性、スピード、走行性能などいずれの面でオーディナリーは劣りやがて消滅しました。

ちなみに、“BICYCLE”の語が商品名として登録されたのは1869年で、この頃から自転車をバイクと呼ぶようになったと考えられています。バイクは普通名詞ではなく誰かが作った造語で、2個の回転部分を意味していると思われる。

【空気入りタイヤの出現で自転車は急速に進化】

1888年、アイルランドのジョン・ボイド・ダンロップが空気入りタイヤを発明。これによって自転車の乗り心地とスピード化が格段に向上し、自転車は急速に進歩しました。ダンロップは獣医でしたが、牛を治療した際に腸にガスが充満している様子からヒントを得たそうです。

自転車誕生 200年の歴史

1800年～

1817年(文化14年)	ドライスが自転車を考案 (ドイツ)
1861年(文久元年)	ミショーがペダルを付けた自転車を考案 (フランス)
1865年(慶応元年)	オリヴィエらがパリから600キロ・8日間のサイクリングを行う (フランス)
1870年(明治3年)	J・スターレーらが現代と同じ形のセーフティ自転車を考案 (イギリス)
1870年(明治3年)	竹内寅次郎提出の自転車製造販売願に「自転車」の言葉が初めて記載 (日本)
1885年(明治18年)	J・K・スターレーらが現代と同じ形のセーフティ自転車を考案 (イギリス)
1885年(明治18年)	ジェラルドが折りたたみ自転車を開発 (フランス)
1888年(明治21年)	ダンロップが空気入りタイヤを自転車に装着し、特許を得る (イギリス)
1890年(明治23年)	宮田栄助がセーフティ自転車を制作 (日本)
1896年(明治29年)	フリーホイール(ペダルを逆回転すると空回りする機構)の開発 (イギリス)
1896年(明治29年)	内装2段のチェンジギアが発売 (イギリス)
1896年(明治29年)	横浜・国府津間でロードレースが開催 (日本)

1900年～

1903年(明治36年)	第1回ツール・ド・フランスが開催 (フランス)
1917年(大正6年)	保有台数が100万台を超える (日本)
1922年(大正11年)	ジャレイが走行中の空気抵抗を減らすための自転車を開発 (ドイツ)
1923年(大正12年)	松下幸之助が乾電池ランプを考案 (日本)
1937年(昭和12年)	ツール・ド・フランスでチェンジギア機構の装着が認められる (フランス)
1940年(昭和15年)	自転車が配給制・公定価格制になる (日本)
1950年(昭和25年)	保有台数が1000万台を超える (日本)
1956年(昭和31年)	サイクリングが人気となる (日本)
1956年(昭和31年)	主に買い物を目的とした女性向け自転車の発売 (日本)
1962年(昭和37年)	小径車を開発したモルトンが会社を設立 (イギリス)
1970年代初め(昭和40年代後半)	カリフォルニア州でマウンテンバイク競技が誕生 (アメリカ)
1970年代初め(昭和40年代後半)	電子フラッシュ付自転車が流行 (日本)
1973年(昭和43年)	ミニサイクルの年間生産台数が280万台に達する (日本)
1986年(昭和61年)	ケストレル社がカーボンフレームを開発 (アメリカ)
1993年(平成5年)	電動アシスト付自転車の最初の発売 (日本)
1996年(平成8年)	第1回ツアーオブジャパンが開催 (日本)
1998年(平成10年)	地球温暖化防止京都会議により、地球環境に優しい自転車が見直される (日本)

2000年～

2007年(平成19年)	コミュニティレンタルサイクルシステム「ヴェリブ」運用開始 (フランス)
2009年(平成21年)	幼児2人乗り自転車の解禁 (日本)
2010年(平成22年)	ジョンソン・ロンドン市長が自転車を都市交通の担い手の一員とした「ロンドンの交通戦略構想」を発表 (イギリス)
2015年(平成27年)	電動アシスト自転車の年間生産台数が48万台に達する (日本)

出典：日本自転車文化協会「自転車の歴史」

自転車文化センター「自転車誕生 200年の歴史」より

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%
よめる	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	806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。

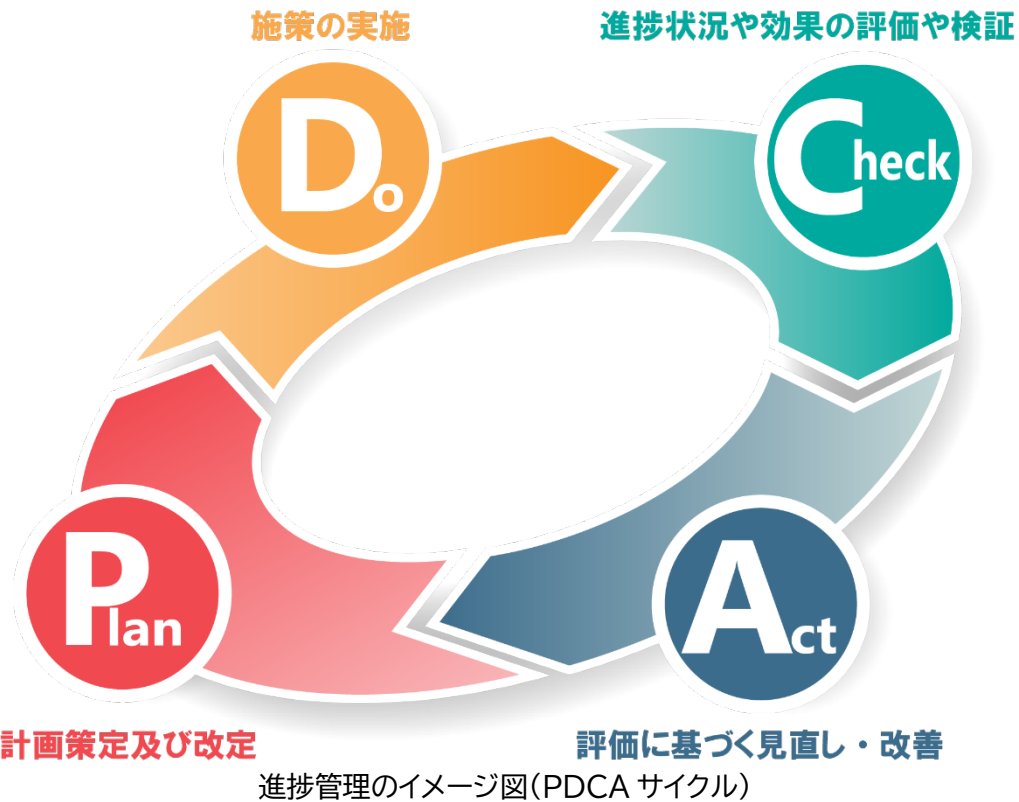
※6:福岡シェアサイクル事業におけるポートに限る。

※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圏内のポート数。



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。



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				○

第6章 計画の推進

コラム 自転車の歴史④ 日本編

【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「拾珍御伽機訓蒙鑑草」にも掲載されています。

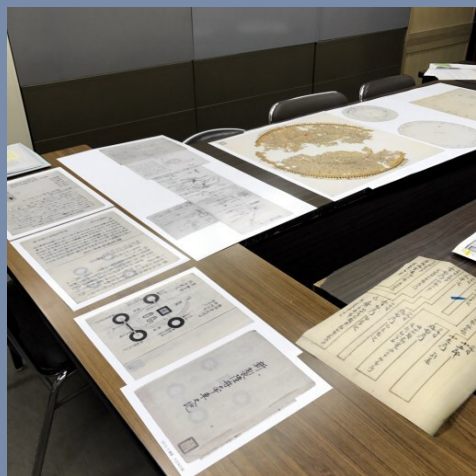
これらの評判を聞いた久平次は、実物を見る機会がないまま、独自の創意工夫で新製陸舟奔車を完成させたと言います。千里車と陸船車は、小型の水車に似た歯車を足で踏んで推進力を得ますが、新製陸舟奔車はクランク・ペダル方式であり、効率化と小型化に貢献しました。また、千里車は方向転換ができませんでしたが、陸船車はハンドルを備え、新製陸舟奔車に引き継がれています。

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



復元された新製陸舟奔車



古文書「新製陸舟奔車之記」の写し草



第7章

参考資料

- (1) 都市計画道路の整備状況
- (2) 鉄道の利用状況
- (3) 都心の自転車利用圏
- (4) 都心の自転車利用圏の人口
- (5) 天神・博多駅周辺地区への自転車分担率の変化
- (6) 主要駅までの自転車利用数の変化
- (7) 自転車事故の状況
- (8) 自転車通行空間の整備状況
- (9) 市営駐輪場の整備状況
- (10) 民間駐輪場の整備状況
- (11) 放置自転車の撤去状況
- (12) 外国人入国者数の推移
- (13) 福岡市自転車活用推進計画検討委員会
- (14) 市民意見募集
- (15) 用語解説



第7章 参考資料

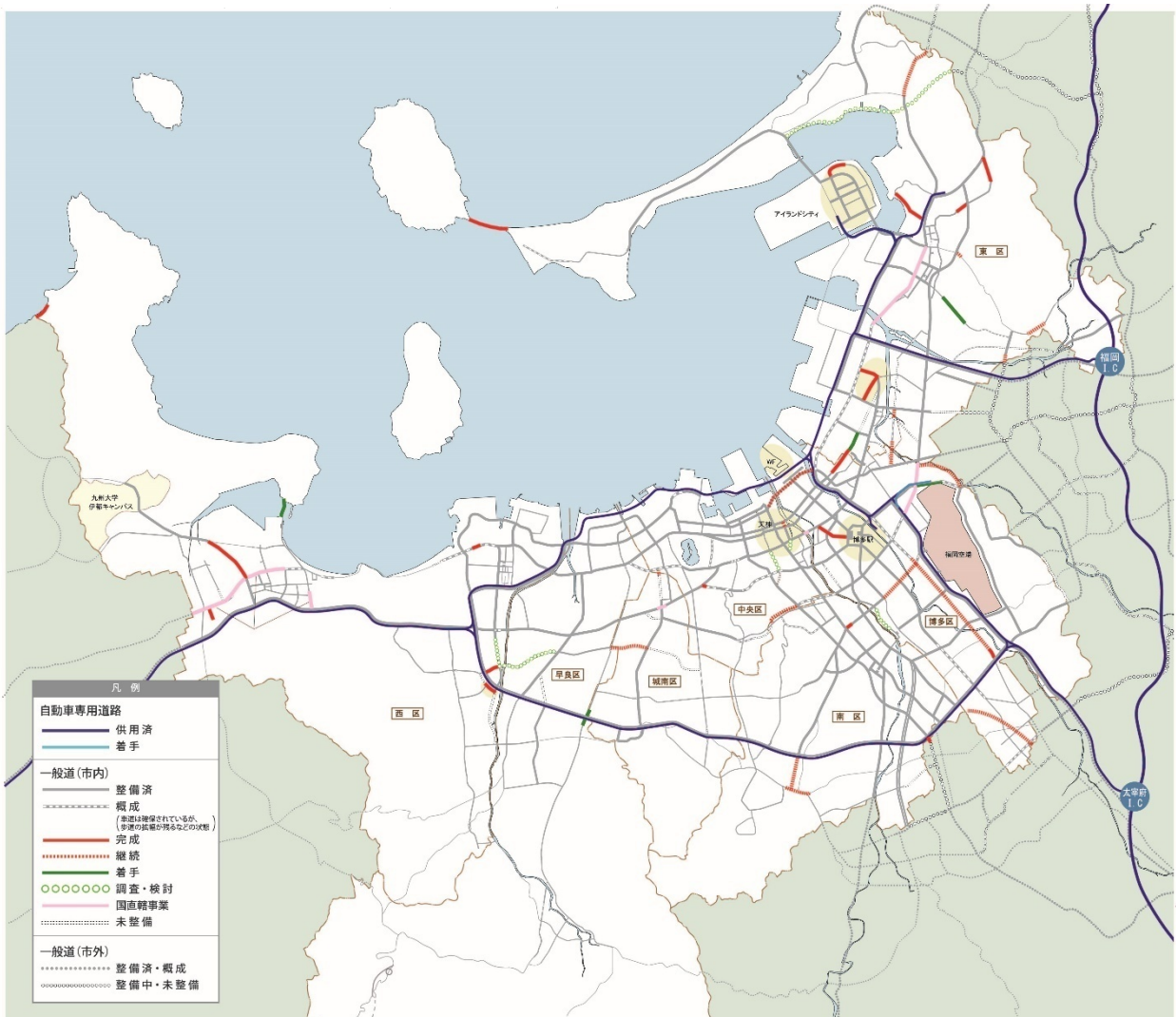
(1)都市計画道路の整備状況

・市街地に集中する通過交通の分散化や周辺市町との広域交流・連携を支えるため、都市の骨格となる幹線道路の整備を進めており、都市計画道路の整備率は令和6年度末(見込み)で85.3%に達しています。

■都市計画道路の整備率

	平成13年度	令和6年度末 (見込み)
計画決定延長(km)	502.2	506.3
整備済延長(km)	304.3	431.9
整備率(%)	60.6	85.3

資料:道路下水道局



出典:福岡市道路整備アクションプラン 2024



(2) 鉄道の利用状況

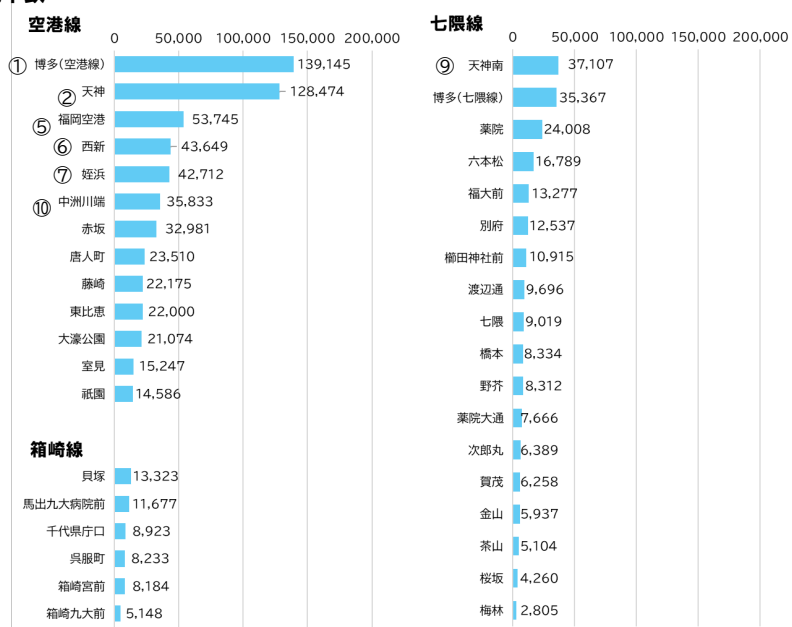
- ・九州旅客鉄道(以下、JR 九州)、西日本鉄道(以下、西鉄)、福岡市地下鉄(以下、地下鉄)によって構成される福岡市の鉄道網は、増大する交通需要に対する大量輸送交通機関として大きな役割を果たしています。
- ・特に空港線において、乗降客数が多くなっています。
- ・平成29年の北部九州圏パーソントリップ調査では、移動手段として鉄道の利用割合が拡大しています。(P23 参照)

単位は(人/日)

①～⑩:乗降客数の多い駅の順位

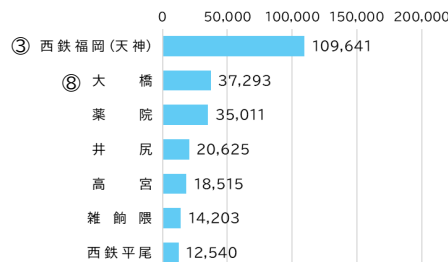
■鉄道の乗降客数

●地下鉄



●西鉄

天神大牟田線

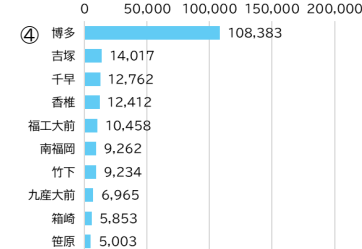


貝塚線



●JR九州

鹿児島本線



香椎線



筑肥線



資料:令和5年版福岡市統計書、JR九州

第7章 参考資料

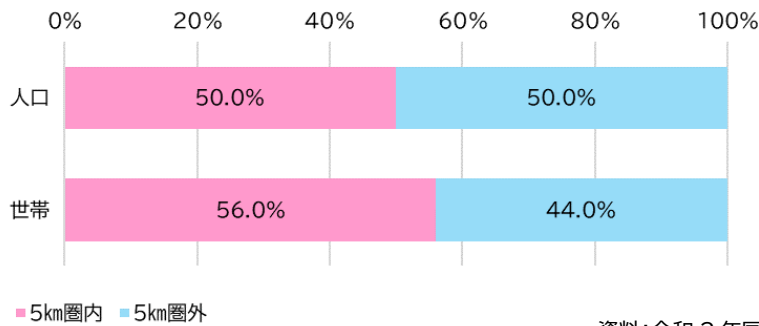
(3)都心の自転車利用圏

・「P24④移動距離の分担率」によると、5km 以内の移動では公共交通機関より自転車の分担率が高くなっています。また、「P25⑤自転車の交通量」は、都心部（天神・博多駅地区）が多いことから、天神・博多駅地区から半径5km 圏内の地域を「都心の自転車利用圏」として設定します。

(4)都心の自転車利用圏の人口

・都心の自転車利用圏内に居住している人口は全体の 50.0%、世帯数は 56.0%を占めています。

■自転車利用圏人口・世帯数

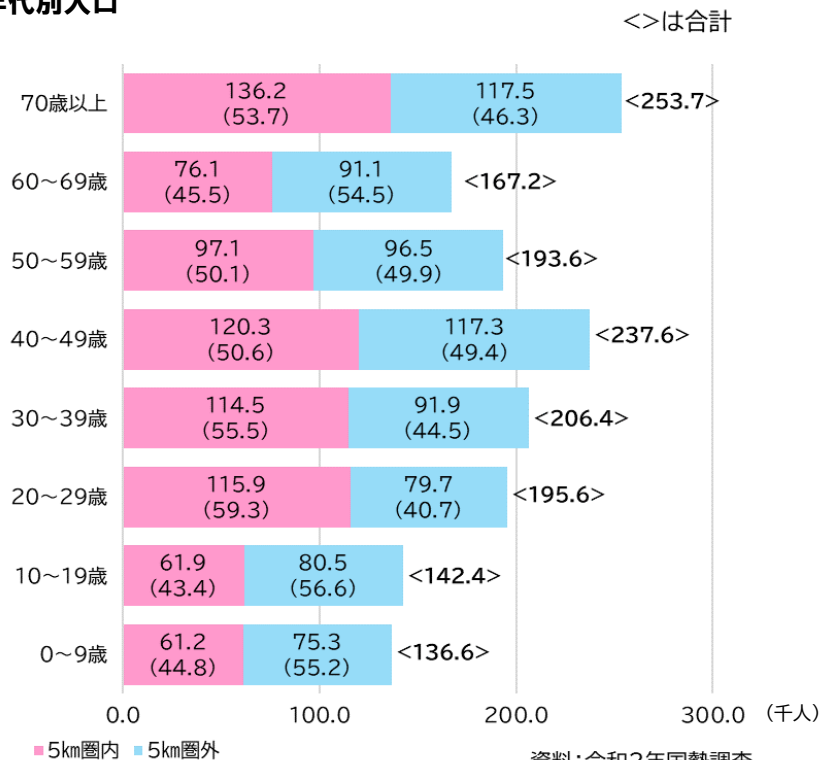


資料：令和2年国勢調査

・福岡市の20代人口のうち、59.3%は都心の自転車利用圏内に居住しています。

・福岡市は自転車を比較的良好に利用する20代、30代が都心近くに多く居住している都市です。

■福岡市の年代別人口



資料：令和2年国勢調査

※()の数字は各年代人口に対する自転車利用圏内に居住する人口の割合を示す