

名古屋市 自転車活用 推進計画



令和3年3月
名古屋市

目 次

| | | |
|-----|---------------------------|----|
| 第Ⅰ章 | はじめに..... | 1 |
| 1 | 計画策定の背景..... | 2 |
| 2 | 計画策定の目的..... | 2 |
| 3 | 計画の位置づけ..... | 3 |
| 4 | 計画期間..... | 4 |
| 第Ⅱ章 | 自転車の特性..... | 5 |
| 第Ⅲ章 | 将来のめざす姿..... | 13 |
| 第Ⅳ章 | 自転車を巡る現状と課題..... | 17 |
| 第Ⅴ章 | 本計画の目標と3つの方針..... | 35 |
| 第Ⅵ章 | 施策と事業..... | 39 |
| 方針1 | 自転車利用環境の形成..... | 41 |
| 方針2 | 自転車の安心・安全利用の促進..... | 49 |
| 方針3 | 自転車利用の拡大..... | 55 |
| | 将来のめざす姿の実現のために検討する施策..... | 62 |
| 第Ⅶ章 | 着実な計画推進のために..... | 69 |
| 1 | 成果指標..... | 70 |
| 2 | 本計画の推進体制..... | 71 |
| 3 | 本計画のフォローアップと見直し..... | 71 |
| 参考編 | | 73 |
| 1 | 用語集..... | 74 |
| 2 | 策定の経緯..... | 77 |
| 3 | 関連データの整理..... | 86 |



第 I 章 はじめに

第 I 章 はじめに



1 計画策定の背景

名古屋市（以下、「本市」という。）は、これまでまちづくりの方針等を示した「名古屋市総合計画」の施策・事業の一部として、自転車に関する施策を実施してきました。その中心的なものとして、自転車利用環境の整備と交通安全運動の推進があります。

まず、自転車利用環境の整備では、平成 12（2000）年度に策定した「名古屋市自転車利用環境整備基本計画」（平成 23（2011）年度に「名古屋市自転車利用環境基本計画」に改定）に基づき、自転車駐車場の整備や自転車通行空間の整備を進めてきました。

また、交通安全運動の推進においては、交通ルールの周知や交通安全教育を行い、自転車の安全で適正な利用を促進し、交通事故の減少をはかるとともに、自転車事故による被害者の保護をはかるため、平成 29（2017）年度に「名古屋市自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を制定しました。

このように従前から進めてきた、自転車を「とめる」ため、自転車が「走る」ための施策が一定の成果を挙げたことで、近年では自転車を「利用する」ことに着目した施策の実施・検討も活発化してきました。

法制度としては、平成 29（2017）年 5 月に、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「自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号。）」（以下、「法」という。）が施行され、市町村は当該市町村の区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を定めるように努めなければならないとされています。また、昨今、都心部や観光地での自転車利用環境整備などを進め、回遊性の向上や観光客の利便性向上などの一定の成果がみられる自治体もあります。さらに、自転車と健康に関する研究も進み、健康増進の面で自転車の利活用が有効であるという研究成果もみられるなど、自転車の活用推進が、本市がめざす将来のまちの姿の実現に寄与すると考えることから、「名古屋市自転車活用推進計画」（以下、「本計画」という。）を策定することとしました。

2 計画策定の目的

本計画は、法の基本理念や市民の自転車に対する関心の高まりを踏まえ、これまでの自転車利用環境の整備や交通安全運動の推進等の取り組みに加え、自転車があらゆる場面で活用されるよう自転車に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、自転車が使いやすいまちを実現するために、長期的な将来像を提示しつつ、具体的な施策について示していくことを目的とします。

都心部・・・都市機能が集積している名古屋駅・伏見・栄地区を中心として官庁街のある名城地区及び大須地区まで含む区域。

3 計画の位置づけ

本計画は、法（第 11 条）に基づく市町村自転車活用推進計画として策定するものです。

また、「名古屋市基本構想」に基づき策定された「名古屋市総合計画 2023」を実現する個別計画で、本市の自転車に関する施策・事業の最上位計画として位置づけます。

■ 本計画の位置づけ



持続可能な開発目標（SDGs）との関係

近年の地球環境や経済・社会の持続可能性に関する世界的な危機意識の高まりにより、平成 27（2015）年の国連サミットで「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」が採択され、国際的な開発目標（SDGs）が定められました。自転車の活用から得られる効果は、主に目標 3・11・13・17 との関連が深いことから、本市における自転車の活用推進の取り組みは、SDGs の理念を踏まえた、経済・社会・環境が調和した持続可能なまちづくりに寄与するものと考えています。



資料：国際連合広報センター

持続可能な開発目標（SDGs）・・・国際社会全体がめざすべき 17 の開発目標を示したものであり、「誰一人取り残さない」社会の実現を目指し、経済・社会・環境をめぐる広範な課題に統合的に取り組むものとして、平成 27（2015）年 9 月の国連サミットにて全会一致で採択されたもの。

4 計画期間

本計画の上位計画である「名古屋市総合計画 2023」の「長期的展望に立ったまちづくり」は、令和 12（2030）年頃を見据えていることを踏まえ、本計画の計画期間は令和 3（2021）年度から令和 12（2030）年度の 10 年間とします。なお、本計画は、総合計画の計画期間に鑑み、実施すべき施策や事業を見直すために、フォローアップを行います。

■計画期間

| | | 令和元年度 | 2年度 | 3年度 | 4年度 | 5年度 | 6年度 | 7年度 | 8年度 | 9年度 | 10年度 | 11年度 | 12年度 | 13年度 |
|-------------------|--------------|--|--------|---|--------|--------|--------|--------|-----------------|--------|--------|-----------------------|--------|--------|
| | | 2019年度 | 2020年度 | 2021年度 | 2022年度 | 2023年度 | 2024年度 | 2025年度 | 2026年度 | 2027年度 | 2028年度 | 2029年度 | 2030年度 | 2031年度 |
| 名古屋市 自転車活用推進計画 | | | | 計画目標の実現に向けた施策・事業の実施 ★ フォローアップ（進捗確認・効果検証・計画見直し） | | | | | | | | | | 次期 |
| | | | | 将来のめざす姿の実現のために検討する施策の検討 | | | | | | | | | | |
| 関連計画 | 名古屋市総合計画2023 | 長期的展望に立ったまちづくり 令和12年（2030）年ごろを見据えた本市のめざす都市像・戦略 めざす都市像の実現に向けた施策・事業 | | | | | | | | | | | | |
| | 自転車活用推進計画（国） | 現計画 | 次期計画 | | | | | | | | | | | |
| 主なできごと | | | | ●2020東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催 | | | | | ●第20回アジア競技大会の開催 | | | ●リニア中央新幹線の開業（品川ー名古屋間） | | |
| | | | | ●団塊の世代が後期高齢者に（～2025） | | | | | | | | | | |

コラム 1 名古屋市総合計画 2023

令和元（2019）年 10 月に策定した「名古屋市総合計画 2023 ～世界に冠たる「NAGOYA」へ～」は、市政運営の指導理念である「名古屋市基本構想」のもと、本市がめざす都市像などを「長期的展望に立ったまちづくり」として示し、その実現のために必要な施策・事業を総合的・体系的に取りまとめています。計画期間は、令和元（2019）年度から令和 5（2023）年度までの 5 年間です。

「名古屋市総合計画 2023」では「新しい時代にふさわしい豊かな未来を創る！世界に冠たる「NAGOYA」へ」をまちづくりの方針とし、令和 12（2030）年頃を見据え、本市が実現をめざす将来のまちの姿を 5 つの「めざす都市像」にまとめました。

環境にやさしく、機動的で、回遊性向上が期待できる身近な乗り物である自転車をより活用していくことは、5 つ全ての「めざす都市像」の実現に寄与するものと考えられます。





第Ⅱ章 自転車の特徴

第Ⅱ章 自転車の特性

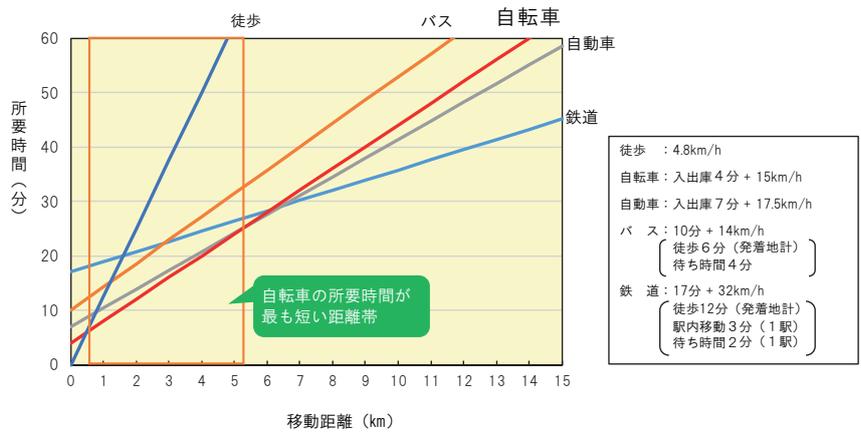


(1) 自転車の特性

5 km以内の移動では最も早い

○5 km程度までの短距離において、自転車は他の交通手段よりも早く移動できます。

■交通手段別の移動距離と所要時間の関係



目的地へ直接移動できるとともに、移動ルート・時間に制限がない

○自転車は利用する際に制約が少なく、気軽に利用できます。

■交通手段別の特性

| 交通手段 | 目的地への移動 | ルート・時間の制限 | 移動距離・速度等 | 費用 |
|-------|---------------|---------------|-----------------------------------|-----------------|
| 徒歩 | 直接移動できる | 制限なし | 距離・速度は小 大きな荷物の運搬に不向き | 購入費用や維持費用はかからない |
| 自転車 | 直接移動できる | 制限なし | 距離・速度は中程度 大きな荷物の運搬に不向き | 購入費用や維持費用も安価 |
| 自動車 | 直接移動できる | 制限なし | 距離・速度は大 荷物の運搬等が可能 | 購入費用や維持費用がかかる |
| 鉄道・バス | 駅・バス停までの移動が必要 | ルート・時間は決まっている | 距離・速度は大 大量輸送が可能 (鉄道は高速移動可能) | 料金の支払いが必要 |

用途に合わせて選択できる

○日常生活における移動手段としての自転車（軽快車）からサイクリング用のスポーツ車、競技用自転車までさまざまなタイプの自転車があります。

■自転車の速度と重量の関係



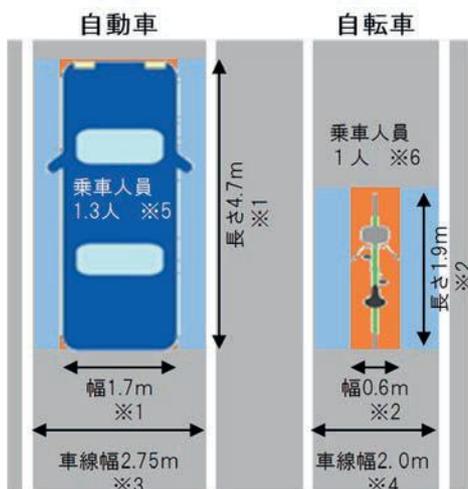
※速度、重量は JIS D9111 : 2016 に基づく

※価格（実売価格）は、価格比較サイトの情報から作成（税込価格の 25~75%値を表示（令和 2（2020）年 4 月調べ）

自動車に比べて、占有面積が小さい

○自転車は自動車に比べて公共空間（道路空間）の占有面積が小さい乗り物です。

■輸送人員当たりの占有面積



| | 自動車 (輸送人員 1.3 人) | | 自転車 (輸送人員 1 人) | 自動車/ 自転車 |
|----------|-----------------------|---------------------|---------------------|-------------|
| | 1 台 あたり | 輸送人員 あたり | 1 台 あたり | |
| 車両の面積 | 7.99 m ² | 6.15 m ² | 1.14 m ² | 5.4 倍 |
| 通行に必要な面積 | 12.925 m ² | 9.94 m ² | 3.80 m ² | 2.6 倍 |

※1 道路構造令（第 4 条第 2 項）では、小型自動車の設計車両は長さ 4.7m、幅 1.7m と定めている。

※2 道路交通法施行規則（第 9 条の 2）では、普通自転車の大きさは長さ 1.9m、幅 0.6m を超えないことと定めている。

※3 道路構造令（第 3 条第 2 項）では、第四種（都市部における「その他の道路」）の小型道路の車線幅員を 2.75m と定めている。

※4 道路構造令（第 10 条 3 項）では、自転車道の幅員を 2m としている。

※5 国土交通省「道路交通センサス」（平成 17（2005）年度）による車種別平均輸送人数（乗用車）

※6 愛知県道路交通法施行細則（第 5 条 1 項）では、二輪又は三輪の自転車の乗車人員を原則として運転者 1 人と制限したものとされている。

軽快車・・・シティサイクルの総称であって、一般車やママチャリと呼ばれるもの。

運動強度のコントロールができる

○走行速度の変化や走行する地形によって運動強度を変えることができます。

■運動強度

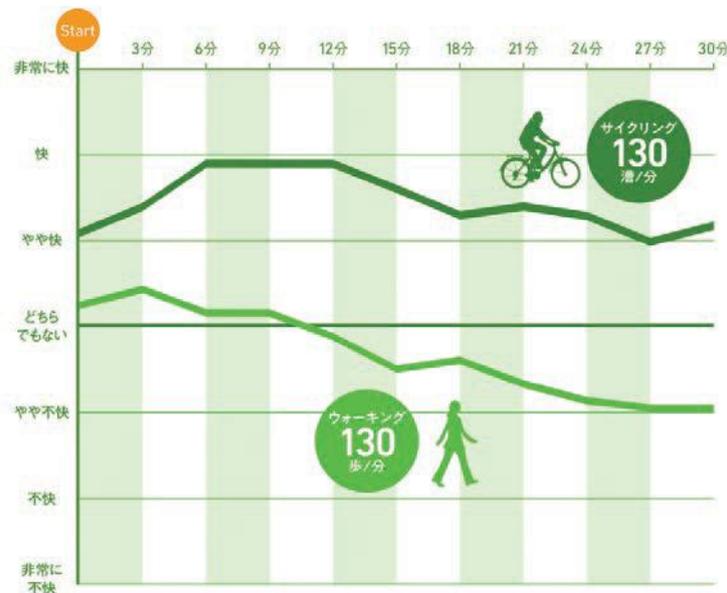
| 種類 | 運動強度 |
|----------------------|---------|
| 普通歩行（平地、67m/分、犬を連れて） | 3.0 メッツ |
| 電動アシスト付き自転車に乗る | 3.0 メッツ |
| 楽に自転車に乗る(8.9km/時) | 3.5 メッツ |
| 自転車に乗る(≒16km/時未満、通勤) | 4.0 メッツ |
| かなり速歩（平地、速く=107m/分） | 5.0 メッツ |
| 水泳（ゆっくりした平泳ぎ） | 5.3 メッツ |
| ジョギング | 7.0 メッツ |
| サイクリング（約 20km/時） | 8.0 メッツ |
| ランニング（134m/分） | 8.3 メッツ |

資料：厚生労働省「運動基準・運動指針の改定に関する検討会 報告書」

爽快感を得ることができる

○ウォーキングと比較すると、サイクリングの方が快適な気分が続きます。

■「爽快感」の経時比較※



※ウォーキング、サイクリング共に 30 分間の実験中、3 分ごとに「足取り」、「スピード感」、「爽快感」、「疲労感」の印象評価をしてもらい、ペースによる違い、時間経過による変化を抽出。被験者は男性 14 名。自転車では速こぎ、ウォーキングでは速歩きに相当する。

資料：株式会社シマノ（原出典：Kansei-Bicycle Project/中京大学 工学部 機械システム工学科 感性工学研究室、株式会社地域資源バンク NIU、株式会社シマノ「自転車運動時における心理的影響に関する研究,日本感性工学会大会予稿集（2015）」）

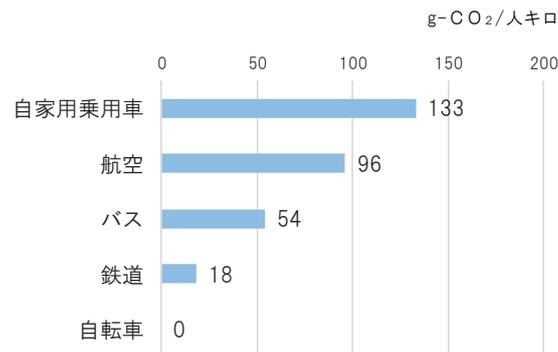
運動強度・・・運動時の負荷やきつさに相当し、運動強度の表し方には、「METs（メッツ）」、「心拍数」、「自覚的運動強度（RPE）」、「%心拍予備量（HRR）」等がある。

メッツ・・・運動強度の単位で、安静時を 1 とした時と比較して何倍のエネルギーを消費するかで活動の強度を示したもの。

環境にやさしい

- 交通手段別の二酸化炭素（CO₂）排出量は、ひと一人を1 km運ぶ際に自家用乗用車は133g-CO₂/人キロであるのに対して、自転車はCO₂を排出しません。
- 騒音や振動など周辺環境に影響を及ぼす自動車とは異なり、自転車は騒音、振動がなく、周辺環境にやさしい乗り物です。

■ 交通手段別のCO₂の排出量（平成30（2018）年度）



資料：国土交通省（一部加筆）

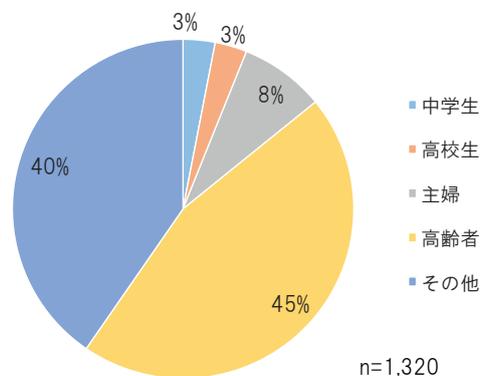
気象、地形に左右されやすい

- 自転車の利用は自動車や公共交通と違い、雨、風、雪などの天候、気温などの気象条件や上り坂、下り坂、段差といった地形の状況にも左右されやすい乗り物です。

転倒の可能性がある

- 自転車は自らがバランスを取りながら運転する乗り物であるため、転倒の可能性がある、特に高齢者は転倒のリスクが高まります。

■ 転倒事故の年代別構成比※



※対象期間：平成27（2015）年1月～12月

資料：自転車の安全利用促進委員会「高齢者の自転車事故実態調査」

ライフステージごとに活用の仕方や交通ルールが変化

- 自転車は幼児から高齢者まで自らが運転できる移動手段であり、ライフステージによって自転車の使われ方は変化します。
- 自転車は車道通行が原則ですが、ライフステージごとに通行できる場所（交通ルール）が変化します。

■ライフステージごとの自転車の役割と交通ルール

| 年代 | 自転車の使われ方 | 交通ルール | |
|---|----------------------------|----------------|----|
| | | 車道 | 歩道 |
| 幼児  | 自転車デビュー | ○ (歩道通行も可能) | |
| 小学生低学年  | 親と一緒に運転 | | |
| 小学生高学年  | 一人で運転 | | |
| 中学生 (13歳以上)  | 行動範囲の拡大 | ○ (原則車道通行) | △※ |
| 高校生  | 通学での利用 | | |
| 大学生  | 通学での利用、趣味として利用 | | |
| 社会人  | 通勤等で利用、子どもの送迎、 加齢に応じた運転 | | |
| 高齢者 (70歳以上)  | 加齢に応じた運転、 自動車に代わる移動手段 | | |

※普通自転車歩道通行可を示す道路標識等がある場合や車道の安全な通行に支障がある、身体に障害がある方が運転している場合はどの年代でも歩道通行が可能です。

(2) 自転車利用の長所と短所

自転車は、気軽に利用でき、健康的で経済性に優れ環境にやさしいといったメリットがあります。その一方、放置自転車による通行環境や景観の悪化、交通ルールを守らない自転車に関わる事故が懸念されます。

■ 自転車利用の長所と短所

| | 長所 | 短所 |
|--------|--|--|
| 人にとって | <ul style="list-style-type: none"> ○気軽に利用できる <ul style="list-style-type: none"> ・徒歩より速く、時間の制約がなく、目的地まで移動できる。 ○経済的 <ul style="list-style-type: none"> ・比較的安く手に入り、燃料などが必要なく、経済的である。 ○健康に良い・気持ちがいい <ul style="list-style-type: none"> ・通勤、通学や買い物など日常生活の中で利用することで適度な運動習慣が身につく、健康に良い。 ・風を感じながら、心地よく、楽しく利用できることから、ストレス解消法のひとつとなり心の健康にも有効。 | <ul style="list-style-type: none"> ●気象、地形に左右される <ul style="list-style-type: none"> ・雨、風、雪などの天候や気温に左右されやすい。 ・上り坂、下り坂、段差といった地形の状況に左右されやすい。 ●大きな荷物を運ぶのに適さない <ul style="list-style-type: none"> ・大きな荷物や大量の荷物の運搬に適さない。 ●交通ルールがわかりにくい <ul style="list-style-type: none"> ・年齢によって通行できる場所が変わるなど交通ルールがわかりにくい。 |
| まちにとって | <ul style="list-style-type: none"> ○環境にやさしい <ul style="list-style-type: none"> ・地球温暖化の原因となる二酸化炭素を排出しないため、低炭素社会の実現に寄与する。 ・粒子状物質、騒音及び振動が発生しないため、環境負荷が軽減される。 ○交通渋滞の緩和 <ul style="list-style-type: none"> ・移動手段を自動車から自転車へ転換することで、交通渋滞の緩和が期待できる。 ○まちの賑わいの創出 <ul style="list-style-type: none"> ・気軽に利用できることから、外出機会の増加や回遊性の向上などまちの活性化が期待できる。 ・単位占有面積が比較的小さいため、自動車に比べ駐車スペースが小さく、限られた空間の有効活用につながる。 ○災害時における活用 <ul style="list-style-type: none"> ・機動的な自転車は災害時の移動手段として利用できる。 | <ul style="list-style-type: none"> ●放置自転車による問題の発生 <ul style="list-style-type: none"> ・自転車が放置されることにより、歩道や車道をふさぎ、歩行者等の通行を妨げるとともに、まちの景観が損なわれる。 |

低炭素社会・・・地球温暖化問題を解決するため、二酸化炭素などの温室効果ガスの排出を抑え、自然と人間が共存できる社会のこと。

放置自転車・・・自転車等駐車場以外の場所に置かれている自転車であって、当該自転車の利用者が当該自転車を離れて直ちに移動することができない状態にあるもの。

コラム2 自転車活用の効果（その1）

●生活習慣病対策

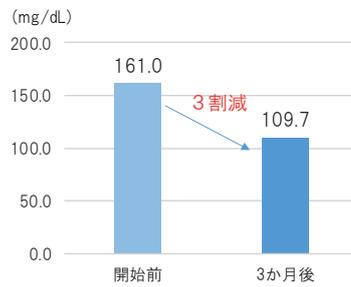
自転車は運動の強さをコントロールしやすく、時間をうまく使いながら有酸素運動を行うことができます。このような自転車の運動特性もあり、体重の減少や体脂肪の低下、血糖値の低下、中性脂肪や悪玉コレステロールの低下がみられます。

※被験者は男性6名。

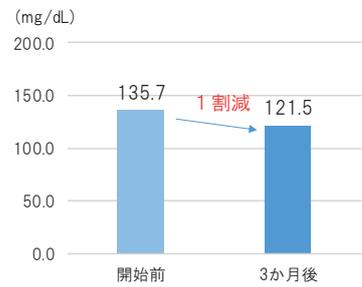
実験方法は、自転車に普段乗っていない人に、3ヶ月間の自転車運動を行ってもらい、運動前後の血圧や血糖値、中性脂肪などの血液状態と、体重・体脂肪率を比較。被験者には自転車を日常生活で積極的に使ってもらうことのみを指示し、時間や頻度、運動強度などの設定は特に行わない。

■中性脂肪・悪玉コレステロールの変化

【中性脂肪】



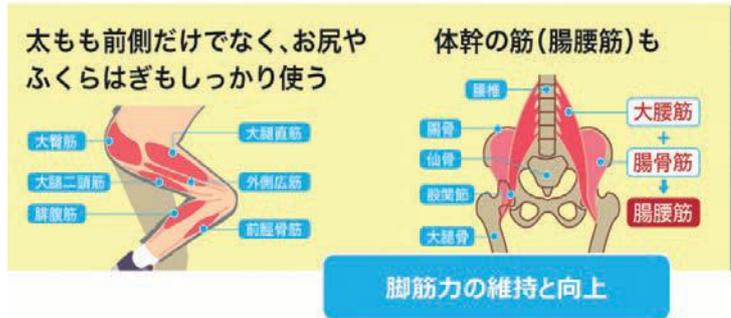
【悪玉コレステロール】



●下半身の機能の強化

ペダリングは階段1段とばしと同程度の関節の動きであり、腸腰筋を使うため転倒予防の運動として効果的な運動です。また、一般的なシティサイクルでもサドルを高く設定することにより、太ももやお尻など脚全体をバランスよく鍛えることができます。

■自転車利用で使う筋力



●精神面での効果

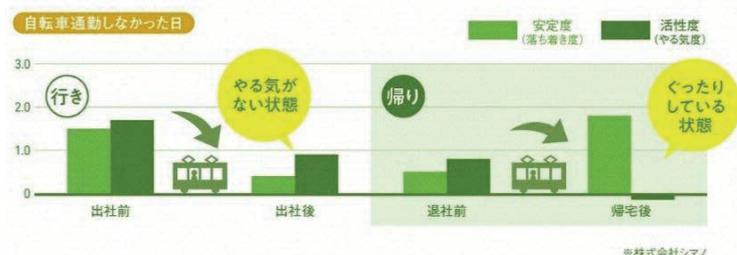
自転車での移動は疲れにくく、風を感じたり、景色がスピーディに変化したりすることから、「快適な気分」が持続します。また、自転車通勤をした日は、出社後・帰宅後にイキイキしながらもリラックスしている活動に適した、理想的な気分状態になっているという研究成果もみられます。

■自転車通勤による気分・情動の変化



※被験者は会社員10名。

実験方法は、片道15分(3km)以上、週3回程度の自転車通勤を2ヶ月間実施。すべての距離を自転車で通勤しなくてもいい(通勤の一部を自転車に変えてもいい)という条件を設定。気分状態は二次元気分尺度で評価。



※株式会社シマノ

資料：徳島大学大学院 山中英生教授資料（令和元年度名古屋市ケッタ・シンポジウム基調講演）

資料：(株)シマノ（Health Data File メタボ編・ココロ編、自転車の健康効果について）



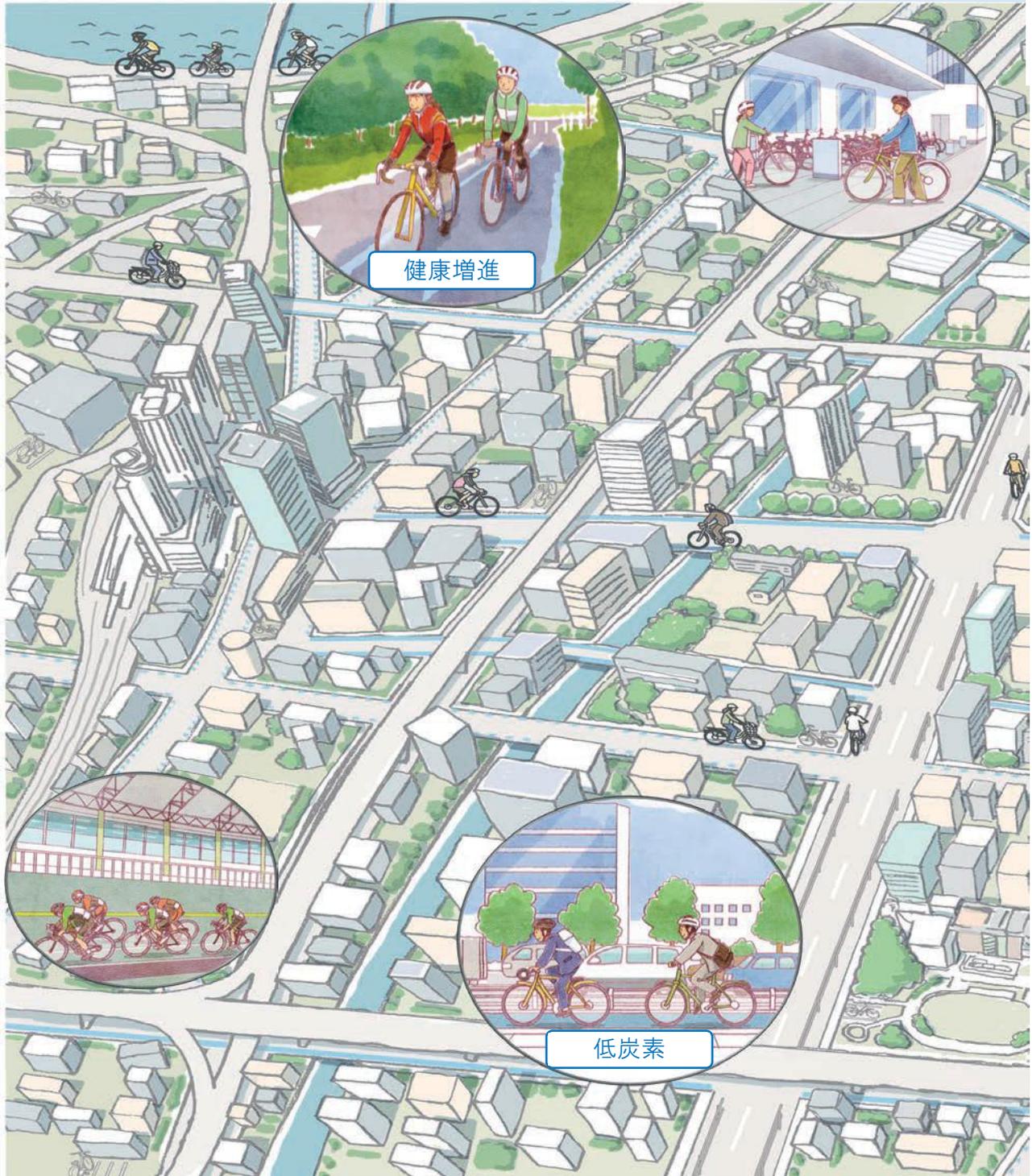
第Ⅲ章 将来のめざす姿

第Ⅲ章 将来のめざす姿

本市において自転車が交通手段の名脇役として日常生活で利用が進むとともに、健康増進を目的とした自転車の活用やサイクルスポーツの普及、観光での自転車の活用などがされるようになれば、「低炭素」「健康増進」「都市魅力向上」「減災」などに寄与すると考えます。

将来のめざす姿

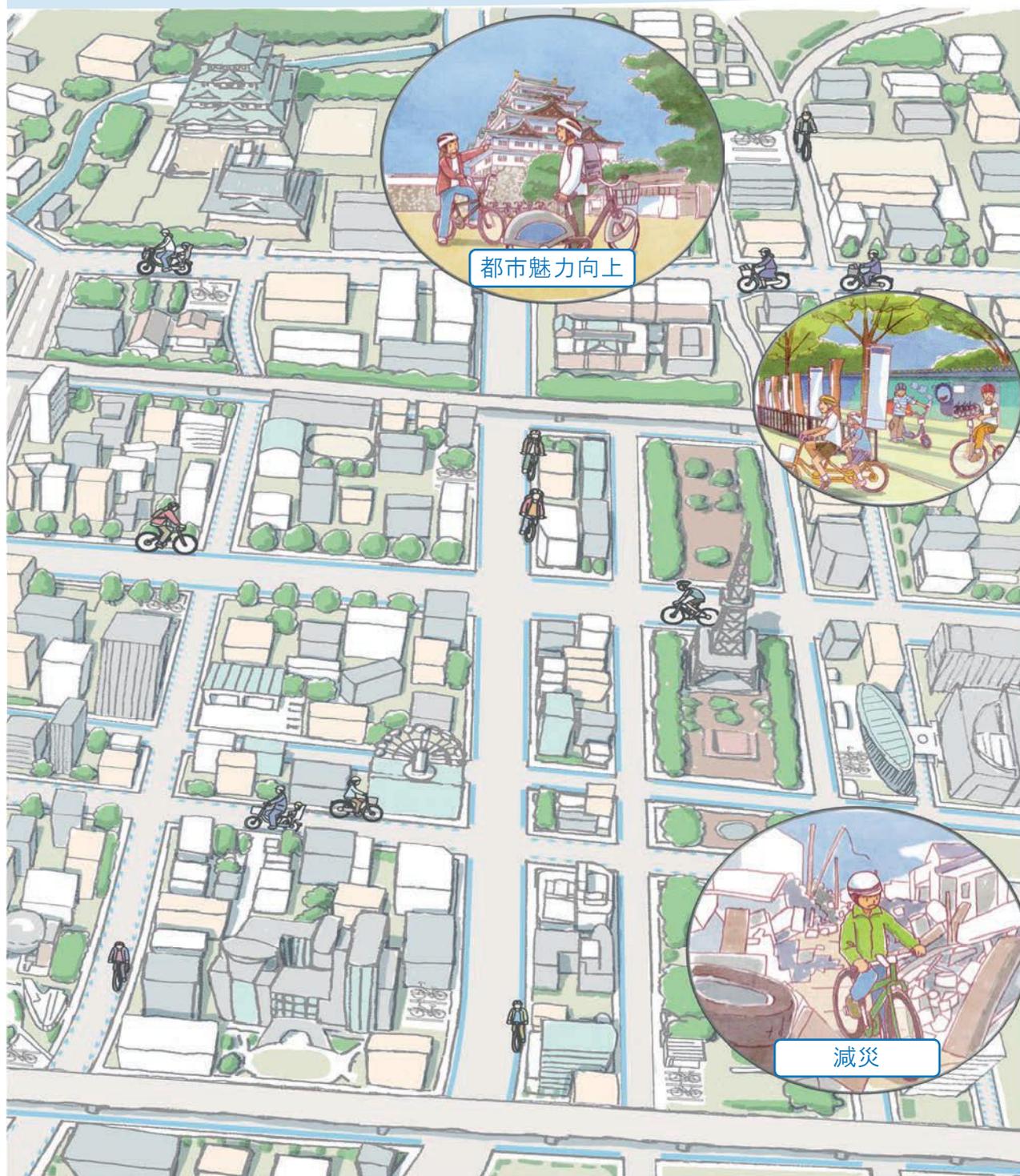
『自転車があらゆる場』





そこで、極めて身近な交通手段であり、さまざまなメリットをもたらす自転車があらゆる場面で活きているまちをめざします。

面で活きているまち』



コラム3 自転車活用の効果（その2）

●自転車レースの開催

宇都宮市では、国際自転車競技連合（UCI）が定める大陸ツアーの中で最上位のレースカテゴリー「オークラス」に属する、アジア最高位の自転車ワンデイロードレースである「ジャパンカップサイクルードレース」を毎年開催しています。

同大会には、UCI競技規則の競技者が多数参加するとともに、話題性に優れたチームや選手を招へいし、迫力あるレースが展開されます。

「2016ジャパンカップサイクルードレース」の観戦者数は13.5万人であり、その経済効果は28億4,500万円と試算されています。

●市民参加型の自転車イベント

東京では市民等が参加できる公道を利用したイベントとして、ニューヨークの「BIKE NEW YORK」に倣い、「BIKE TOKYO」というイベントが開催されています。同イベントは、公道を利用した37km程度のサイクリングイベントであり、いわば市民マラソンの自転車版といえます。コース上にはエイドステーションと呼ばれる「休憩所」や、万が一に備えたサポートカーも用意されているので、自転車初心者の方も参加することができるイベントとなっています。

●都市魅力向上に寄与する自転車

神奈川県開成町や茨城県かすみがうら市などでは、イベント参加者により深く地域を楽しんでもらう仕組みとして、エリア内のスポットを回り、獲得ポイントを競うロゲイニングというイベントが実施されています。同イベントでは、具体的な消費行動を含んだミッションポイント等を設定することにより、イベント中に実質的な交流・消費行動が生まれます。また、写真を撮ることをルールとしており、SNSで観光名所・名物が拡散されるため、地域振興の一助となる取り組みです。

資料：宇都宮市資料

資料：一般社団法人ルーツ・スポーツ・ジャパン

■クリテリウム（大通り周回コース）



©JAPANCUP UTSUNOMIYA

■「BIKE TOKYO」



■ロゲイニングのイメージ



ロゲイニング・・・支給された地図とコンパスを使用して制限時間内にできるだけ多くの記録地点を通過し、地点ごとに割り当てられた点数の合計を競う野外運動競技のこと。



第Ⅳ章 自転車を巡る現状と課題

第IV章 自転車を巡る現状と課題

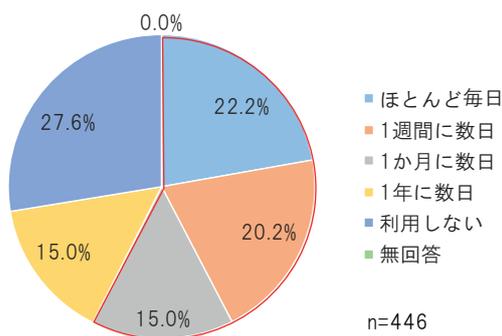


(1) 自転車の利用状況

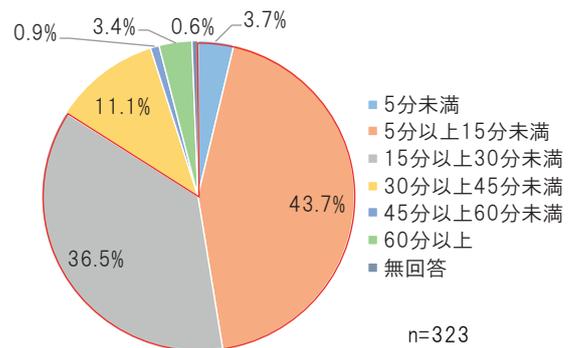
自転車の使われ方

- 本市における自転車の利用状況をみると、「ほとんど毎日、利用する」と「1週間に数日、利用する」が合わせて42.4%であり、日常的な移動手段となっています。また、「1か月に数日、利用する」を合わせると50%を超える市民の方が自転車を利用しています。
- 自転車の利用時間をみると、半数の人が15分未満の利用にとどまっており、さらに約84%の人が30分未満の利用となっています。
- 本市における自転車の交通手段分担率は13.9%であり、他の都市圏の政令指定都市と比べて高くありません。
- 自転車の利用目的をみると、買い物、通勤・通学目的での利用が多くを占めています。

■市民の自転車利用の頻度

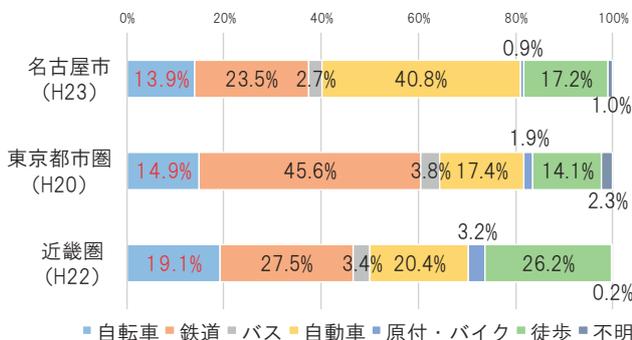


■市民の自転車利用時間（1回あたり）



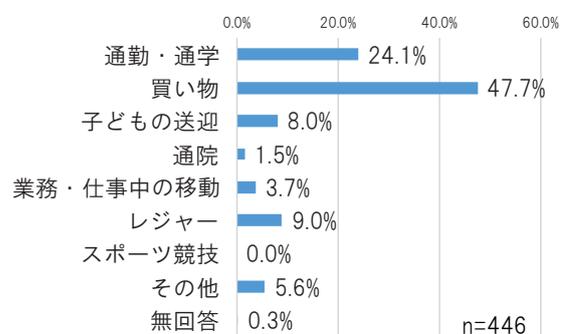
資料：平成31年度（令和元年度）第4回ネット・モニターアンケート

■交通手段分担率



資料：第5回東京都市圏・近畿圏・中京都市圏パーソントリップ調査結果（東京都市圏、近畿圏は各圏域の政令指定都市の分担率）

■本市の主な自転車の利用目的

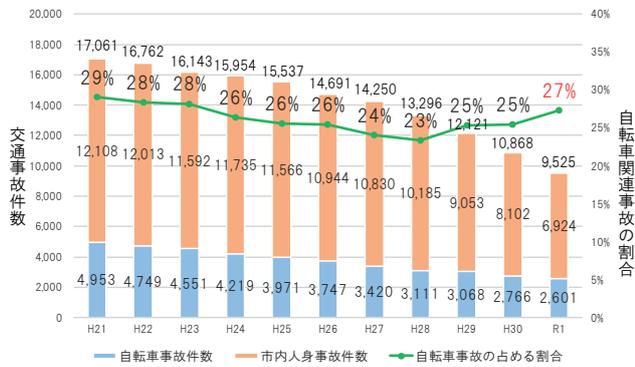


資料：平成31年度（令和元年度）第4回ネット・モニターアンケート

自転車が関連する交通事故の状況

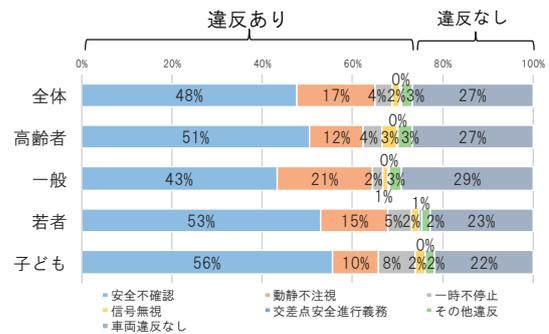
- 令和元（2019）年の自転車が関連する事故の件数は平成 21（2009）年に対し、約 47%減少しました。しかし、交通事故に占める自転車関連事故の割合は約 27%であり、全国の値（約 21%）に比べて高い状況となっています。
- 自転車乗車中の死傷者数をみると、死者数については 65 歳以上の割合が高い傾向がみられます。
- 自転車乗車中に死傷した者のうち、約 7 割に法令違反が認められます。
- 自転車に関する交通ルールを学んだことがある市民は全体の 4 割であり、年齢層が高くなるとともにその割合は減少します。
- 過去 5 年間の愛知県内の自転車事故による死者の損傷部位をみると約 7 割が頭部となっています。

■本市の自転車関連事故の状況



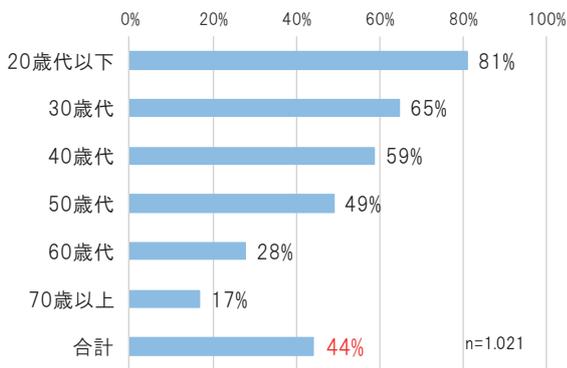
資料：愛知県警察資料

■違反別・年齢別死傷者数の割合（令和元（2019）年）



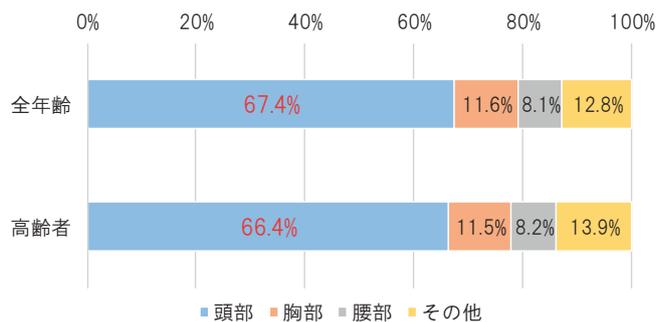
資料：愛知県警察資料

■自転車に関する交通ルールを学ぶ機会があったと回答した割合



資料：平成 29 年度 第 2 回市政アンケート

■自転車事故による死者の損傷部位（愛知県）※

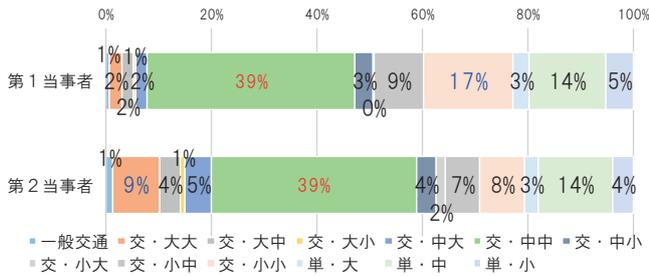


※愛知県内の自転車事故死者（過去 5 年間（平成 27（2015）年～令和元（2019）年）

資料：愛知県

○事故の発生箇所に着目すると、市内の自転車関連事故の多くは中規模道路の交差点部（グラフ中「交・中中」）で発生しており、第1当事者と第2当事者の事故発生箇所を比較すると第1当事者となる事故は小規模道路の交差点（グラフ中「交・小小」）、第2当事者となる事故は大規模道路の交差点（グラフ中「交・大大」）で発生する比率が高くなっています。自転車関連事故の多発地点は市中心部で多く、その多くが主要幹線道路上となっています。

■当事者種別事故件数の箇所別割合※



資料：名古屋工業大学大学院 鈴木弘司研究室

※「一般交通」とは、「一般交通の用に供するその他の場所」のことであり、現に不特定多数の人ないし車両等の交通の用に供されている場所を指す。

「交」は交差点であり、大は幅員 13.0m 以上、中は幅員 5.5m 以上 13.0m 未満、小は幅員 5.5m 未満である。

「単」は単路であり、大は幅員 13.0m 以上、中は幅員 5.5m 以上 13.0m 未満、小は幅員 5.5m 未満である。

■自転車関連事故の多発地点

(当事者種別メッシュ(ワースト1%))

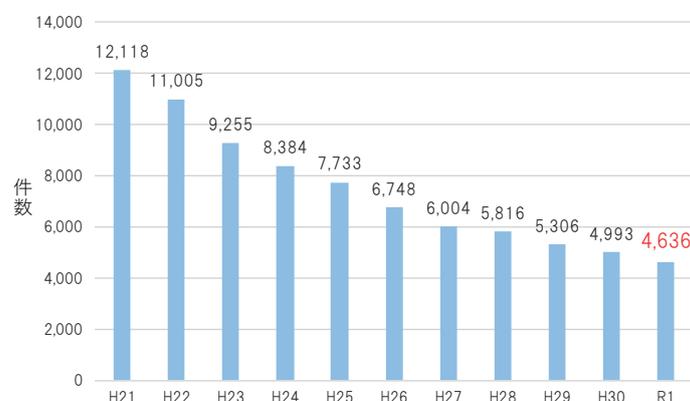


資料：名古屋工業大学大学院 鈴木弘司研究室

自転車盗難の状況

○自転車盗の認知件数は年々減少していますが、令和元（2019）年の認知件数は約 4,700 件となっており、依然として多発しています。

■自転車盗の認知件数の推移



資料：愛知県警察資料

第1当事者・第2当事者・・・交通事故における「過失の軽重」による順番であり、重い方を「先位当事者（ここでは第1当事者）」、軽い方を「後位当事者（ここでは第2当事者）」とする。

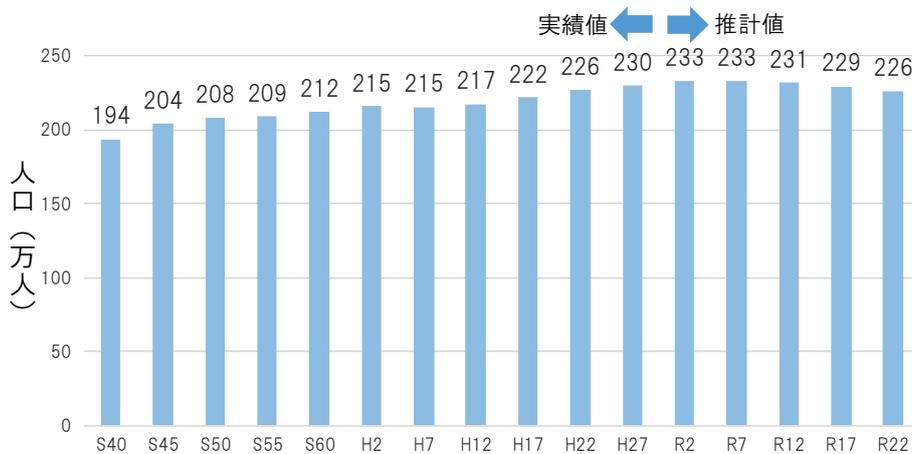
自転車盗・・・自転車を盗むこと、その犯罪のこと。

(2) 自転車利用を取り巻く状況

人口構造の変化

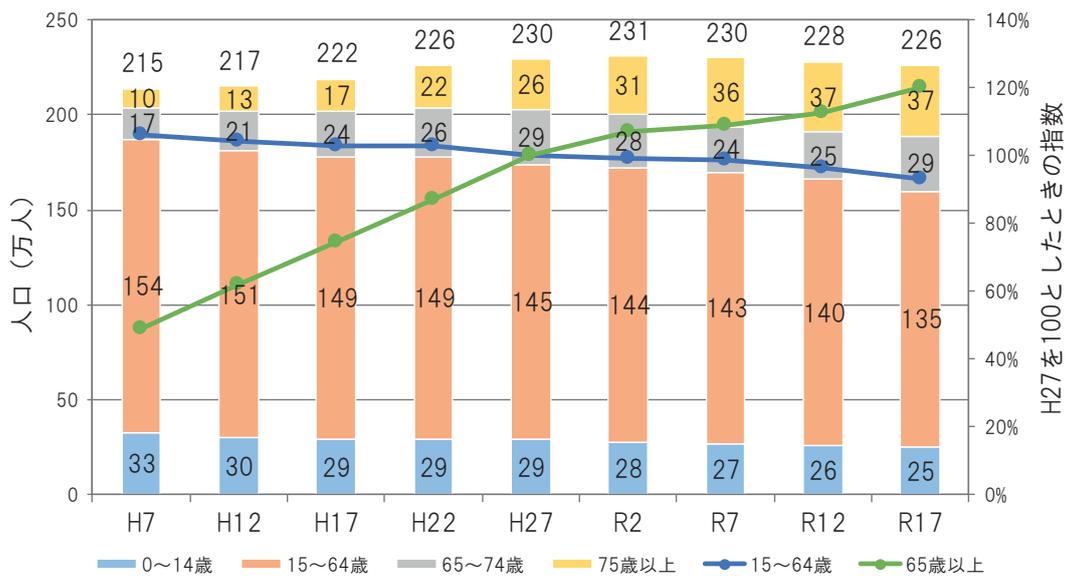
- 本市の常住人口は、自然減を上回る社会増により増加傾向にありますが、今後は少子化・高齢化に伴う常住人口の緩やかな減少が予想されます。
- 今後、少子化・高齢化の進行により、本市の人口に占める15歳未満人口や生産年齢人口の割合は減少すると見込まれる一方、65歳以上の高齢者人口の割合の増加が見込まれます。

■人口推移・推計



資料：実績値 国勢調査
推計値 名古屋市推計（平成30（2018）年を基準時点として推計値）

■年齢構成別人口推移・推計



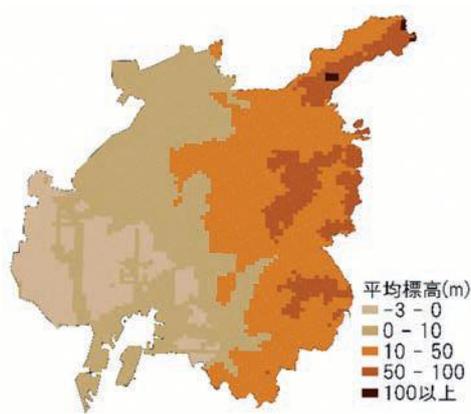
資料：名古屋市推計

常住人口・・・調査時に常住している場所（住んでいる場所）で調査する方法（常住地方式）による人口のこと。

本市の地形・道路環境

○本市は全体的に東高西低、おおむね平坦な地形となっています。道路環境では、市内の都市計画道路の計画延長1,002.00 kmのうち整備延長は916.58 kmと、約92%が整備済(平成29(2017)年度末時点)であり、政令指定都市の中で2位の整備率となっています。

■本市の地形（標高）※



※国土数値情報より作成

■都市計画道路の計画延長及び整備率※



資料：国土交通省 都市計画現況調査（平成30（2018）年3月31日時点）

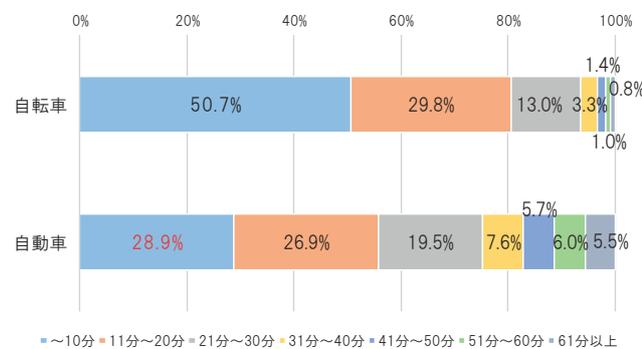
※整備率 = (改良済延長) / (計画延長) × 100

自動車利用の状況

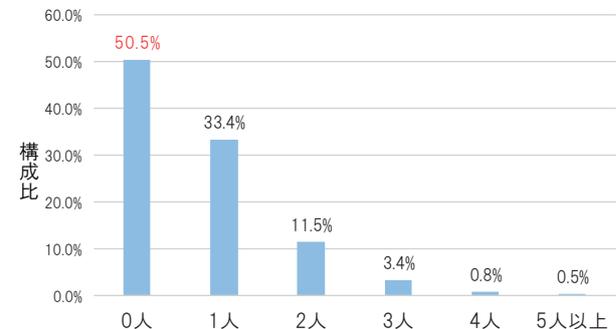
○本市の自動車における利用実態をみると、およそ5 km以内（10分以内）の利用は全体の利用のおよそ28.9%を占めています。

○特に、短距離利用となる10分以内に限定して同行者数をみると、およそ5割で同行者なしであり、同行者1人までとなるとおよそ8割を占めます。

■自転車・自動車の所要時間別利用率



■同行者別トリップ数（10分以下の自動車利用）



資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果（平成23（2011）年）

都市計画道路・・・都市の基盤となる道路として、あらかじめ位置・経路・幅員などが都市計画によって定められた道路のこと。
トリップ・・・人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位で、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り継いでも1トリップと数える。

新型コロナウイルス感染症対策による自転車需要の高まり

○令和2（2020）年3月に政府が発表した「新型コロナウイルス感染症対策の基本的対処方針」の中で、「事業者に対して、引き続き、在宅勤務（テレワーク）、時差出勤、自転車通勤等、人との接触を低減する取組を働きかける」とされています。また、同年5月に新型コロナウイルス感染症専門家会議からの提言を踏まえ公表された、新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」の実践例のひとつとして、「公共交通機関の利用」の際は「徒歩や自転車利用も併用する」とされるなど、自転車の役割はさらに高まっています。

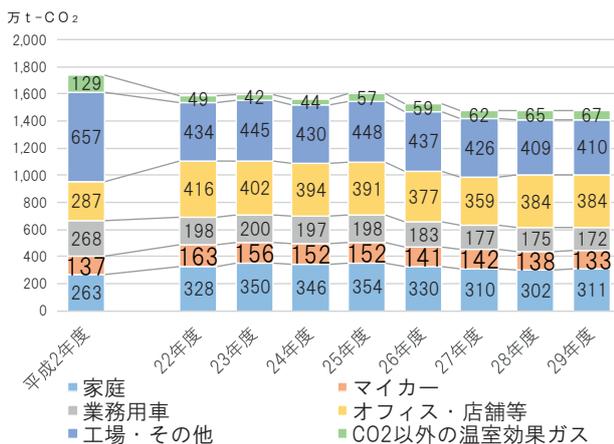
低炭素社会への取り組み

○平成29（2017）年度の市域における温室効果ガス排出量は、平成2（1990）年度と比較して全体では約15%減少しており、マイカーからの排出量も、近年は減少傾向です。また、本市は道路環境が良いこともあり、他の大都市圏の都市と比べて、自動車分担率が高い状況です。

○平成29（2017）年度には「低炭素都市なごや戦略第2次実行計画」を策定し、「徒歩・自転車へのシフトと自動車の流入の抑制」を位置づけるなど低炭素社会の形成に向けた取り組みを実施しています。

○本市では、「集約連携型都市構造」をめざすべき都市構造とし、できるだけ自動車に頼らず歩いて暮らせるまちづくりを進めています。この取り組みを加速させるため、平成30年には「なごや集約連携型まちづくりプラン」を策定し、立地適正化計画制度を活用したまちづくりを進めています。

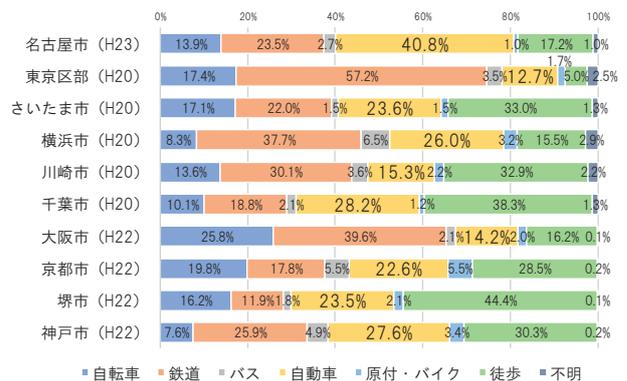
■ 温室効果ガス排出量の推移



資料：名古屋市作成

■ 名古屋市と主な政令指定都市等の

交通手段分担率



資料：第5回東京都市圏・近畿圏・中京都市圏パーソントリップ調査結果

温室効果ガス・・・地球の表面から地球の外に向かう熱を大気に蓄積し、再び地球の表面に戻す性質を持つ気体で、人間活動によって増加した主な温室効果ガスには、二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、フロンガスなどがある。

集約連携型都市構造・・・駅を中心とした歩いて暮らせる圏域に、商業・業務・住宅・サービス・文化等の多様な都市機能が適切に配置・連携されており、さらに景観・歴史・環境や防災に配慮された、魅力的で安全な空間づくりがなされている都市構造のこと。

立地適正化計画制度・・・「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方に基づいて、都市全体の観点から居住や民間施設も含めた都市機能の立地誘導をはかる国の制度のこと。

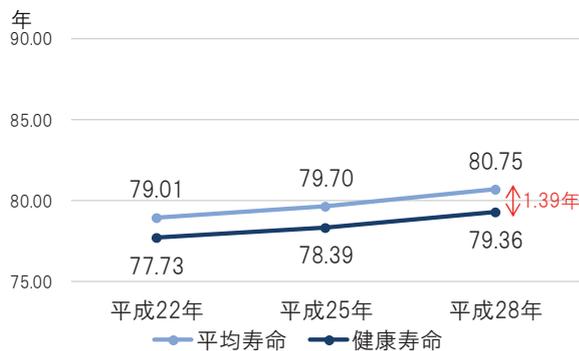
健康寿命と平均寿命

○平成 28（2016）年における市民の健康寿命（日常生活動作が自立している期間の平均）と平均寿命の差をみると、男性は 1.39 年、女性は 3.18 年の差があります。また、健康寿命と平均寿命の差を、平成 22（2010）年と平成 28（2016）年で比較すると、女性は減少傾向ですが、男性はその差が縮まっていません。

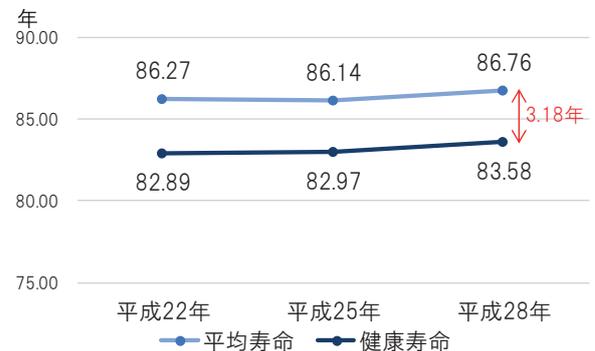
○近年、本市においては、成人男性の肥満者の割合が増加傾向にあります。

■市民の健康寿命（日常生活動作が自立している期間の平均）と平均寿命

[男性]

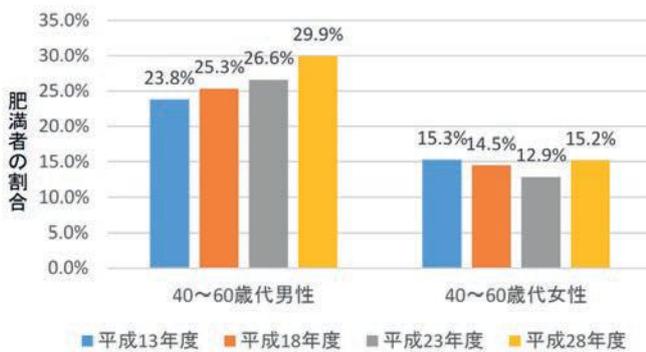


[女性]



資料：名古屋市作成

■本市における肥満者（BMIが25.0以上）の割合の推移



資料：健康なごやプラン 21（第2次）

健康寿命・・・本計画においては「日常生活動作が自立している期間」をさし、介護保険の要介護2以上を不健康としている。
 要介護2以上・介護保険法第7条に定める「要介護状態区分」（要介護1～5）のうち、要介護2～5に該当するもの。
 BMI・・・現在の体重（kg）を身長（m）の2乗で割ったもので、18.5未満が低体重、18.5以上25未満が普通体重、25以上が肥満となる。

グローバル化・交流人口の変化

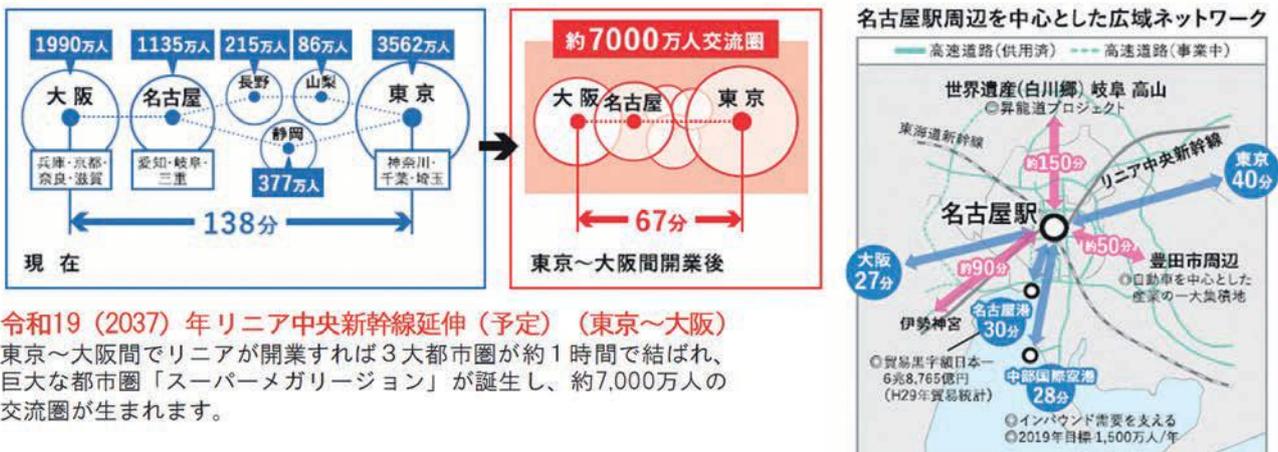
○国が進める観光立国の取り組みや、社会のグローバル化の進展などにより、中部国際空港の平成29（2017）年における年間入国外国人数は緩やかな増加傾向です。

○令和8（2026）年に本市及び愛知県において、国際総合スポーツ大会である第20回アジア競技大会が開催されます。トラックレース、ロードレース、マウンテンバイクやBMXなど自転車に関する競技も開催予定であり、本市内における会場も検討されています。期間中には、過去の大会の実績から、選手、監督、コーチなどといった大会関係者約1.5万人、観客約150万人がこの地域を来訪すると見込まれており、一過性のスポーツイベントで終わらせるのではなく、大会の開催効果をスポーツの振興をはじめ、交流人口の拡大、国際交流の促進などあらゆる分野へつなげていく必要があります。

○令和9（2027）年に一部開業が予定されているリニア中央新幹線により、東京から名古屋への移動時間が現在の約100分から約40分へ大幅に短縮されます。その後、早ければ令和19（2037）年には東京から大阪までの全線開業の可能性があります、東京・名古屋・大阪の三大都市圏が約1時間で結ばれ、7,000万人規模の世界最大の人口を有する巨大経済圏となるスーパー・メガリージョンが誕生します。これにより、三大都市圏が有する特徴や強みが融合し、観光、産業、地域間連携など幅広い分野で新たな価値が創出されることが大いに期待されています。

また、リニア中央新幹線の全線開業により、名古屋駅を起点に2時間以内で到着できるエリアの人口は約6,400万人となり、品川駅起点の約6,200万人、新大阪駅起点の約4,800万人を上回り、全国最大となることを見込まれ、名古屋が一大交流拠点となることが期待されています。

■ リニア中央新幹線開業（東京～大阪間）による交流圏の変化



令和19（2037）年リニア中央新幹線延伸（予定）（東京～大阪）
 東京～大阪間でリニアが開業すれば3大都市圏が約1時間で結ばれ、巨大な都市圏「スーパーメガリージョン」が誕生し、約7,000万人の交流圏が生まれます。

資料：名古屋市資料（一部加筆修正）

スーパー・メガリージョン・・・東京、名古屋、大阪はメガリージョンと呼ばれる大都市圏域を形成しているが、その三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ、リニア中央新幹線全線開業により一体化し形成される世界最大の広域経済圏のこと。

都市魅力向上への取り組み

- 平成 28（2016）年度に策定した「名古屋魅力向上・発信戦略」において名古屋の新しいブランド力としてスポーツの活用を掲げており、スポーツによる都市のプロモーションや、観光推進に取り組んでいます。本市では、自転車利用のルールやマナーの啓発などを目的としたサイクリイベントなどが開催されてきました。
- 市民が参加できるサイクリイベントや国際的な自転車レースなどの大規模スポーツイベントの開催が実現すれば、市民が自転車により親しむ機会となったり、シティプロモーションや国内外から多くの観光客を呼び込む絶好の機会として活用できる可能性があります。
- 近年では「参加」、「体験」、「交流」、「学習」などの要素を取り込んだ新しい形の観光が注目を浴びており、その目的について多様化が進んでいますが、自転車を利用した観光には、目的地へ移動する際の自由度が高いこと、まちの景観や雰囲気直接的に肌で感じることができること、自転車に乗ること自体が健康的で環境に優しい活動であることなど、非常に多くの利点があります。これらの利点は、今日における新しい形の観光と、とても相性が良いといえます。

■「ナゴヤシティサイクリング 2012」



資料：NPO法人市民・自転車フォーラム

災害時の自転車活用

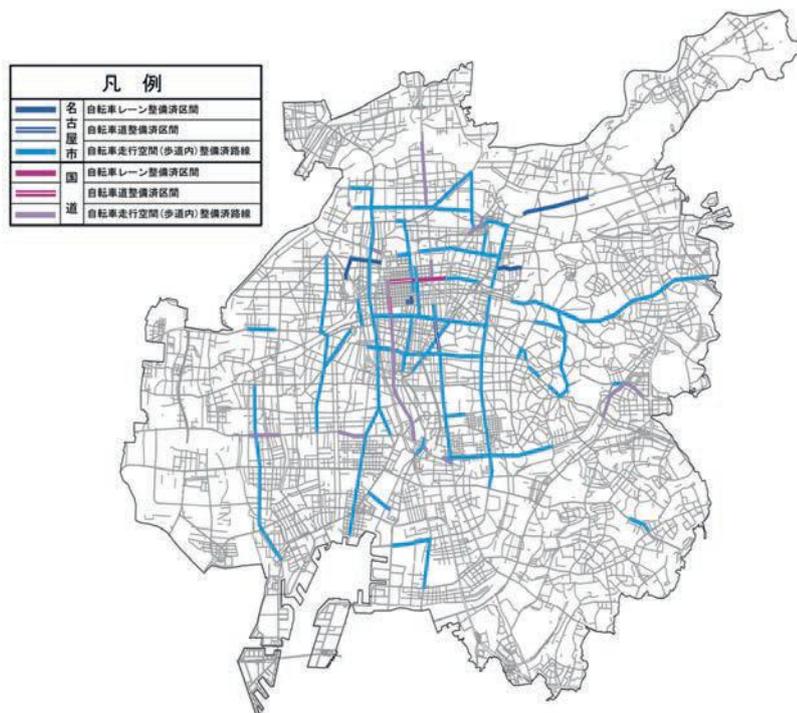
- 本市では、南海トラフ巨大地震の発生が危惧されている状況ですが、東日本大震災等の被災地において、自転車は発災後の有効な移動手段となりました。また、自転車の機動力から、大規模災害時における初動体制のさらなる強化をはかることを目的として自転車を活用する自治体もみられます。

(3) 自転車に関するこれまでの取り組み状況

自転車通行空間の整備

- 本市では、平成 12 (2000) 年度に策定した「名古屋市自転車利用環境整備基本計画」に基づき、広い歩道を活用し、自転車と歩行者の通行位置を視覚的に、あるいは構造的に分離する整備を進めてきました。
- 平成 23 (2011) 年に警察庁から自転車は車道通行が原則であることが示され、平成 24 (2012) 年には国土交通省・警察庁により「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が策定されました。これを受け、平成 24 (2012) 年度からは、車道において「自転車レーン」などの整備を実施してきた結果、自転車通行空間の整備延長は、令和元 (2019) 年度末時点で 118.2 km となっています (直轄国道を含む)。
- 「平成 29 年度 第 2 回市政アンケート」では、車道に自転車の通行位置が明示されている道路においては、多くの市民が車道を走行していると回答しています。しかし、他の調査結果 ((一財) 日本自転車普及協会「平成 27 年度 「自転車の利用に関する意識調査」 報告書」) から「車道は怖い」から歩道を走行するという自転車利用者もみられます。
- 現在、すべての道路利用者 (歩行者、自転車、自動車) が安全に利用できる道路空間を整備するようワークショップ等でさまざまな意見をいただきながら、自転車通行空間の整備について検討しています。

■ 自転車通行空間の整備状況 (令和元 (2019) 年度末)



自転車レーン・・・自転車専用通行帯のことで、道路交通法第 20 条第 2 項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車 (車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する自転車で、他の車両を牽引していないもの) が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯のこと。

サイクリングコースや自転車競技施設の整備

○本市におけるサイクリングコースとしては、西区の庄内緑地公園より洗堰緑地を経て、北区味鏡地区の桜つつみまでつながる庄内川自転車道（サイクリングロード）があります。また、中村区に自転車競技施設である名古屋競輪場がありますが、市民が気軽に利用できるサイクリングコースや自転車競技施設は少ない状況です。

■庄内緑地公園サイクリングセンター



資料：庄内緑地グリーンプラザ

■名古屋競輪場でのイベント



資料：愛知県自転車競技連盟

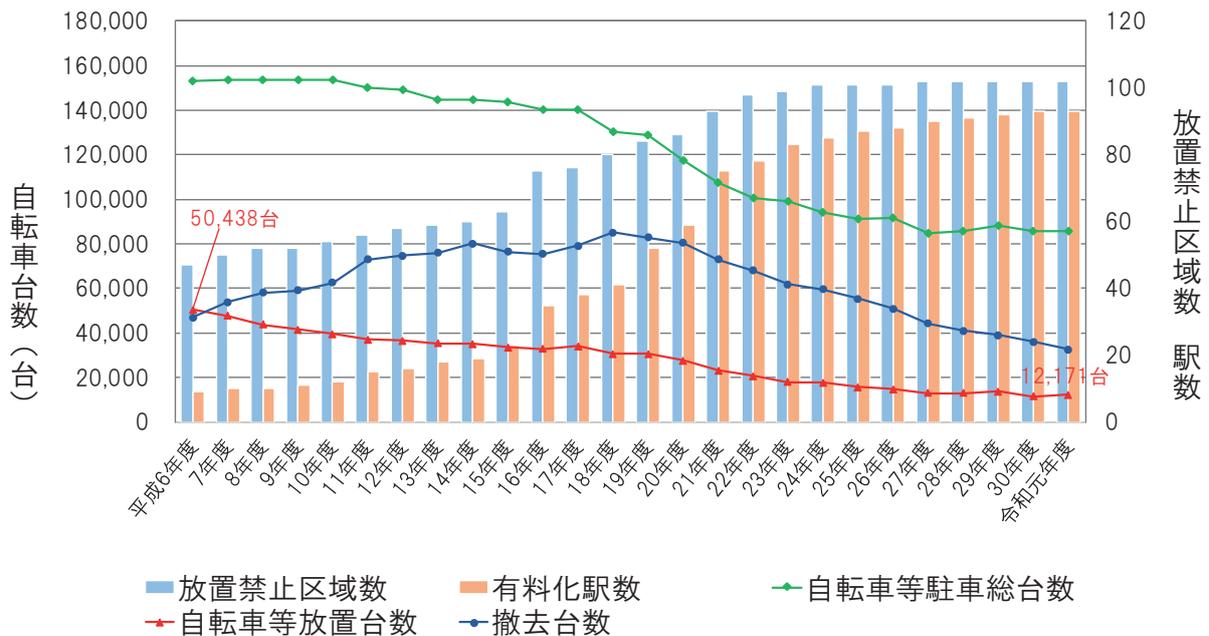
自転車駐車場の整備

- 本市では、鉄道駅周辺の自転車駐車場（有料：93 駅、無料：47 駅）の整備を進めるとともに、一定規模以上の商業施設等に自転車駐車場の設置を義務づけています。
- 放置自転車対策として、自転車等放置禁止区域を指定するとともに、毎年5月及び11月の放置自転車追放月間には全市一斉に鉄道駅周辺等で街頭啓発キャンペーンを実施しています。
- その結果、自転車等の放置台数は、平成6（1994）年度の約50,400台から令和元（2019）年度には約12,200台まで減少しました。しかし都心部等の鉄道駅周辺では、依然として多くの自転車が放置されています。

■放置自転車追放月間の街頭啓発キャンペーン



■自転車駐車対策と放置自転車の推移



資料：名古屋市作成

コミュニティサイクルの導入

- 1台の自転車を複数の利用者が利用するコミュニティサイクルを導入する都市は年々増加しています。その数は平成31(2019)年3月現在で158都市となっており、「観光戦略の推進」、「地域活性化」、「公共交通の補完」などを導入の目的とする例が多くみられます。
- 本市では、都心部での「コミュニティサイクル」の導入可能性を探るため、平成21(2009)・22(2010)年に「名チャリ社会実験」を実施しました。この実験では「コミュニティサイクル」に対する需要が確認できた一方で、「実施エリアの拡大による更なる需要の掘り起こし」、「需要に応じたステーションの適正配置」、「公共交通・自動車交通との連携」など、現在まで残る課題が見つかりました。
- 本市では現在、複数の民間事業者によりコミュニティサイクルが実施されています。

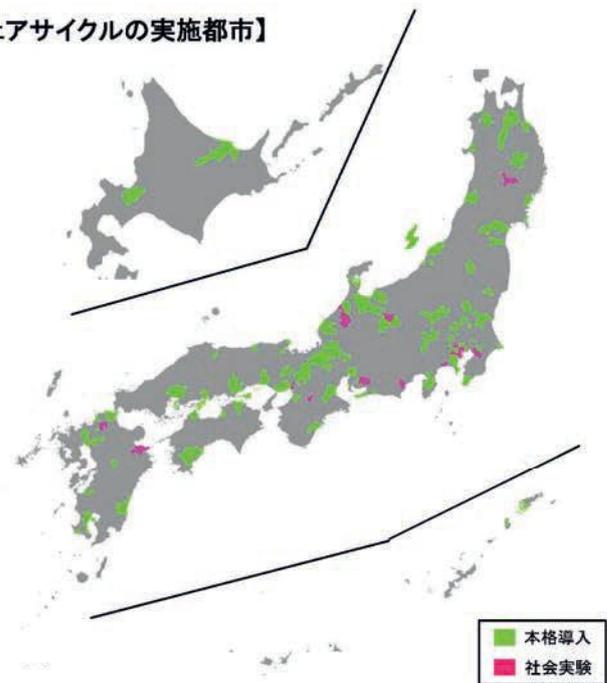
■シェアサイクルの導入状況等※

【シェアサイクル実施状況】



【シェアサイクルの実施都市】

- 平成30年度末までにシェアサイクルを本格導入している
- 平成30年度末までにシェアサイクルの社会実験を実施している
- 平成30年度末時点でシェアサイクルの本格導入や社会実験を検討



※ここでいうシェアサイクルは、コミュニティサイクルと同義。
 ※平成31(2019)年3月31日時点
 ※アンケート回答自治体のうち、本格導入・社会実験を図示
 ※民設民営の取組については、回答があった自治体を記載

資料：国土交通省「シェアサイクル担当者会議」資料

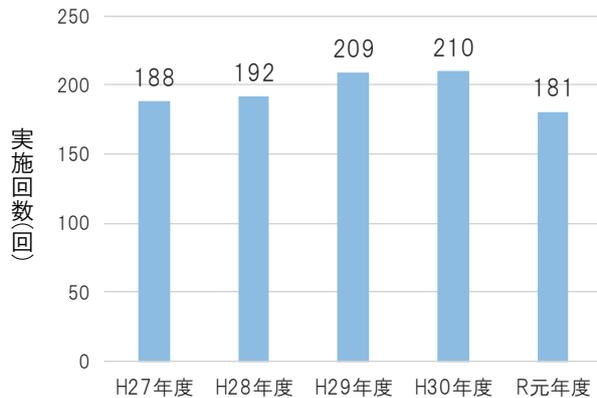
コミュニティサイクル・・・専用の自転車貸出返却場所(ステーション)を設置し、ステーション間の移動であれば、どこで借りてどこへ返してもよいシステムのこと。
 名チャリ・・・楽しく、健康的にまちなかを移動するための新しい自転車の使い方を提案する名古屋のコミュニティサイクルシステムの名称。

交通安全教育の実施

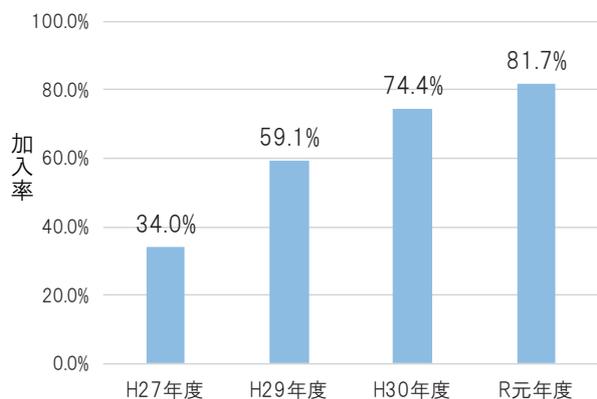
○交通安全意識の浸透をはかるため、愛知県警察や地域と連携した交通安全市民運動を実施するとともに、幼児・児童・高齢者などを対象とした交通安全教室や自転車安全利用等についての広報・啓発を実施しています。

○自転車の交通事故が社会的な問題になっていることから、自転車の安全で適正な利用を促進し、交通事故の減少をはかるとともに、自転車事故による被害者の保護をはかるため、「交通安全教育の充実」、「自転車損害賠償保険等の加入義務化」、「高齢者のヘルメット着用」等が主なポイントとなる「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を平成 29（2017）年 4 月に施行しました。そして、同条例に基づき、各区において自転車の交通ルールや自転車乗車用ヘルメット着用の有効性を知ってもらうための講習会を毎年実施しています。

■小・中・高等学校での自転車の交通安全教育の実施回数



■保険加入率の推移



資料：平成 27 年度 第 1 回市政アンケート、平成 29 年度 第 1 回ネット・モニターアンケート、平成 30 年度 第 3 回ネット・モニターアンケート、平成 31 年度（令和元年度）第 1 回ネット・モニターアンケート

■自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例

名古屋市自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例

を制定しました。(平成 29 年 4 月 1 日施行)

●●● 条例のポイント ●●●

交通安全教育の充実

地域・家庭・職場での交通安全教育に努めましょう。

自転車損害賠償保険等の加入義務化
(平成 29 年 10 月 1 日施行)

※事業で自転車を利用する場合も保険加入に努めましょう。

高齢者のヘルメット着用

65 歳以上の自転車利用者はヘルメットを着用しましょう。

自転車利用時の交通ルール・マナーの向上

ご存知ですか？ 自転車安全利用五則

1. 自転車は車道が原則、歩道は例外
2. 車道は左側を通行
3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
4. 安全ルールを守る
・飲酒運転・二人乗り・並走の禁止
・交差点での優先譲歩と一時停止・安全確認
5. 子どもはヘルメットを着用

～市内では自転車の盗難が多発しています。ツーロックで自転車を守りましょう～

名古屋市 日本損害保険協会中部支部

自転車損害賠償保険・・・自転車の利用に係る交通事故により生じた他人の生命又は身体の被害に係る損害を填補することを約する保険または共済のこと。

(4) 自転車を巡る課題

自転車通行空間の整備

- 本市における自転車通行空間の整備延長は令和元（2019）年度末時点で 118.2 km（直轄国道を含む）で、本市の道路延長 6,415km（一般国道、県道、市道の総延長）の約 2%です。
- 車道に自転車の通行位置が明示されている道路においては、多くの市民が車道を走行していると回答しています（平成 29 年度 第 2 回市政アンケート）。しかし、他の全国を対象とした調査結果（（一財）日本自転車普及協会「平成 27 年度 「自転車の利用に関する意識調査」報告書」）から「車道は怖い」から歩道を走行するという自転車利用者もみられることから、自転車の車道走行に対する不安を解消するような整備が求められます。

都心部の鉄道駅周辺等での自転車駐車場の確保

- 自転車駐車場の整備や放置自転車対策の推進により自転車等の放置台数は 12,000 台前後まで減少しましたが、特に都心部の駅周辺では、依然として多くの自転車が放置されていることから、これらの地域における駐輪ニーズに応じた自転車駐車場や、目的施設での自転車駐車場の確保などが必要です。

自転車利用者の法令遵守の徹底及び安全・防犯意識の向上

- 本市の自転車に関連する事故の件数は減少していますが、自転車関連事故の割合は全国に比べて高い状況となっています。また、自転車乗車中に死傷した者のうち、約 7 割に法令違反が認められることから、自転車関連事故を抑制するためには自転車利用者の法令遵守の徹底及び安全意識の向上が必要です。
- 自転車盗の認知件数は年々減少していますが、依然として多数発生していることから、防犯意識の向上が必要です。

自動車から環境にやさしい自転車等への転換

- 自転車は温室効果ガスを排出しない環境にやさしい乗り物です。マイカーからの温室効果ガス排出量のより一層の削減をはかるためには自動車から自転車や公共交通等への転換が必要です。

健康増進のための自転車利用の促進

- 本市における成人者の肥満の割合が増加傾向にあることや社会の高齢化を踏まえると、メタボリックシンドロームやロコモティブシンドローム予防対策、心の健康を保つ対策などにより、平均寿命と健康寿命の差を縮めること（健康寿命の延伸）は今後ますます重要となります。
- 本市にはサイクリングコースや自転車競技施設（名古屋競輪場）がありますが、市民が気軽に利用できるサイクリングコースや自転車競技施設などのサイクルスポーツを振興するための施設が十分ではありません。

自転車を観光で利用しやすい環境づくり

- 令和8（2026）年の第20回アジア競技大会、令和9（2027）年予定のリニア中央新幹線の一部開業などを契機として、交流人口の拡大、国際交流の促進などにつなげていく必要があります。
- 回遊性の向上、観光客の移動手段として一定の効果がみられるコミュニティサイクルについて、本市ではかつて都心部で社会実験を行いました。同実験ではコミュニティサイクルの需要が確認できた一方で、「実施エリアの拡大による更なる需要の掘り起こし」、「需要に応じたステーションの適正配置」、「公共交通・自動車交通との連携」など、現在まで残る課題が見つかりました。
- 目的地に自由に移動でき、まちの景観や雰囲気を感じることができる自転車は、今日における新しい形の観光ととても相性が良いといえますが、本市の現状では、観光施設周辺の自転車通行空間や自転車駐車場、コミュニティサイクルなどの、観光と自転車を結びつけるための環境が十分ではありません。

災害時の自転車の活用に関する検討

- 本市では、南海トラフ巨大地震の発生が危惧されていることから、南海トラフ巨大地震等に伴って起きる大規模なインフラ被害に対応するため、災害時の自転車の活用に関する検討が求められます。

メタボリックシンドローム・・・「内臓脂肪症候群」ともいい、内臓脂肪がたっぷりたまった状態である内臓脂肪型肥満に加えて、高血糖、高血圧、脂質異常のうちいずれか2つ以上をあわせもった状態のこと。
ロコモティブシンドローム・・・「運動器症候群」ともいい、運動器の障害のために自立度が低下し、介護が必要となる危険性の高い状態のこと。

コラム4 自転車安全利用五則

自転車は便利な乗り物ですが、正しく使わないと、自分がケガをしたり、歩行者に大ケガをさせたり、また、重大な事故では死亡事故につながることもあります。

●大きな賠償が生じる自転車事故

近年、自転車関連事故で相手方を死傷させた場合に、高額な損害賠償を命じる判決が相次いでいます。自転車事故の加害者にならないためにも、ルールを守って自転車を利用することが重要です。

■愛知県内で発生した自転車関連事故の高額賠償事例

| 発生年 | 事故の概要 | 賠償額（示談解決） |
|------------------|--|------------|
| 平成 25 （2013）年 | 男子児童が自転車走行中、成人女性の自転車に衝突、相手を負傷させる。一旦停止を無視し進入したことが事故の原因。 | 約 1,870 万円 |
| 平成 27 （2015）年 | 女子児童が自転車で走行中、信号がない交差点で二輪走行中の成人男性と衝突、相手方は重傷を負った。 | 約 1,620 万円 |
| 平成 29 （2017）年 | 男子生徒が自転車で走行中、犬の散歩をしていた成人女性と接触。女性は転倒し頭部を強打。 | 約 7,170 万円 |

●自転車利用ルールの基本である自転車安全利用五則

自転車を安全に乗るためには、自転車利用ルールの基本である自転車安全利用五則を守ることが必要です。

■自転車安全利用五則

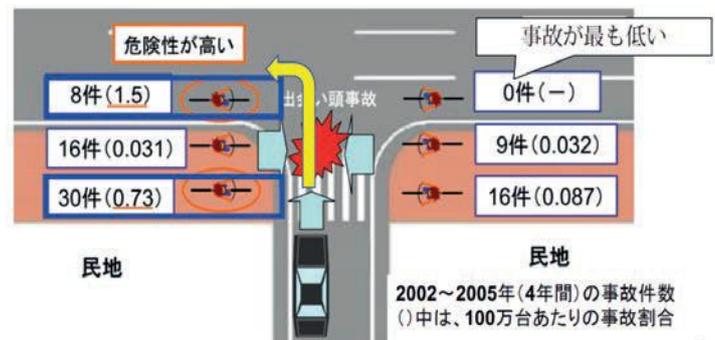
- | | |
|---------------------|---|
| 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外 | 4 安全ルールを守る（飲酒運転・二人乗り・並進の禁止、夜間はライトを点灯、交差点での信号遵守と一時停止・安全確認） |
| 2 車道は左側を通行 | 5 子どもはヘルメットを着用 |
| 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行 | |

自転車の走行位置について、右側を逆走したほうが事故にあう確率が高いという研究成果がみられます。

自転車は軽車両であり、車両の仲間です。車道の左側通行は自転車利用の最も基本的なルールです。

自転車にはさまざま長所があります。その長所を生かすためにも、ルールを守り、楽しく乗りましょう。

■都内のある国道での事故割合



資料：徳島大学大学院 山中英生教授資料（令和元年度名古屋市ケッタシンポジウム基調講演）（原出典：金子、松本、養島「自転車事故発生状況の分析」土木技術資料 51-4 2009）



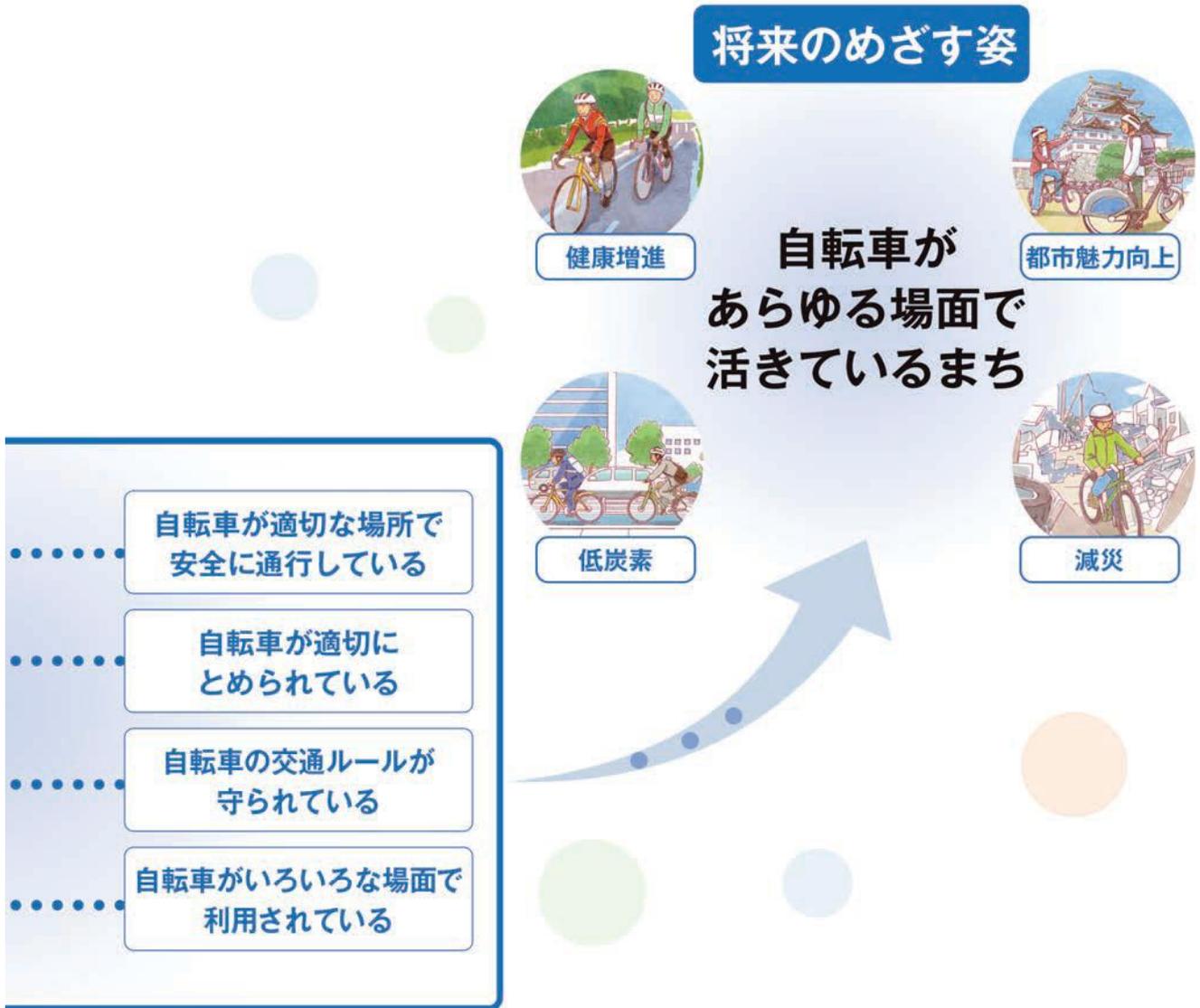
第V章 本計画の目標と3つの方針

第V章 本計画の目標と3つの方針

第IV章の自転車を巡る現状と課題を踏まえると、「安全で安心して自転車が利用できる環境の整備」や「自転車の交通ルールの遵守」等が不十分であり、自転車の活用を推進していくためにはこれらの利用環境の整備や市民の安全意識の醸成が重要と考えます。

将来「自転車があらゆる場面で活かしているまち」を実現するためには、まず自転車が適切な場所で安全に通行でき、自転車が適切にとめられ、自転車の交通ルールが守られ、自転車がいろいろな場面で利用されているまちになることが必要と考え、本計画では、自転車をもっと気軽に利用できる「自転車が使いやすいまち」の実現を目標とします。





本計画の目標である「自転車が使いやすいまち」の実現に向け、3つの方針を掲げます。

方針1 自転車利用環境の形成

方針2 自転車の安心・安全利用の促進

方針3 自転車利用の拡大

極めて身近な交通手段であり、さまざまなメリットをもたらす自転車の特性を活かすため、「自転車利用環境の形成」と「自転車の安心・安全利用の促進」を両輪とした取り組みを実施するとともに、いろいろな場面で自転車がより一層利用されるよう「自転車利用の拡大」を実施します。

コラム5 電動アシスト自転車について

36ページに掲載している「本計画の目標」、「めざす姿」に向かって走る自転車は電動アシスト自転車をイメージしています。『自転車が使いやすいまち』に必要不可欠である「自転車利用環境の形成」、「自転車の安心・安全利用の促進」を、自転車が走行するために必要不可欠な両輪で表し、「本計画の目標」の達成、「めざす姿」の実現に向け「自転車利用の拡大」を図る姿を、坂道を駆け上がる自転車を補助する電動アシスト自転車に見立てています。電動アシスト自転車は、走行中にペダルをこぐ力を電動モーターがアシスト（補助）する仕組みの自転車であり、漕ぎだしや坂道での走行を補助することから、坂道が多い地域での走行や長距離走行などで無理なく走れる自転車といえます。

●電動アシスト自転車の歴史

世界初の電動アシスト自転車は、それまで電池とモーターを内蔵した法律上「第一種原動機付自転車」を自転車として製品化し、平成5（1993）年に販売を開始した初代YAMAHA PASとされています。その後電動アシスト自転車は徐々に普及し、民間保険会社の調査では、その普及率は17%とされています（令和元（2019）年12月に実施された約6,000人を対象としたインターネット調査）。

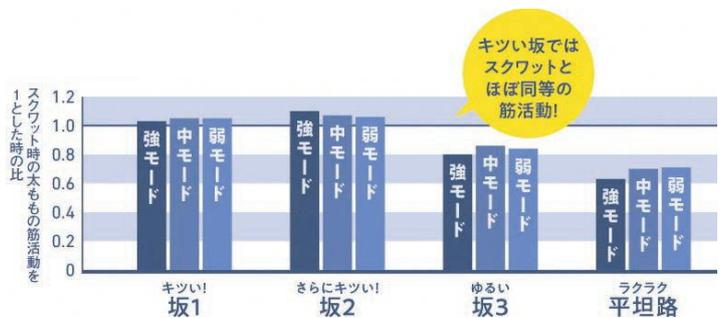
■世界初の電動アシスト自転車（YAMAHA PAS）



●電動アシスト自転車利用の効果

モーターにより人が自転車を漕ぐ動作を補助する電動アシスト自転車ですが、一定の運動効果があることが確認されています。右のグラフは異なる勾配・距離の坂を異なるアシストモードの電動アシスト自転車で走行した場合の筋活動を比較したものです。このグラフはスクワット時の太ももの筋活動を1.0とした場合の筋活動を示したものであり、勾配がきつい坂においては、スクワット以上の効果があることが確認されています。

■筋活動の変化（全体平均）



※被験者は25～64歳の健康な成人男女88名（男性69名＋女性19名）で、1周2.6km（キツイ坂×2、ゆるい坂×1を含む）のコースを3種のアシストモードで走行し、アシストモードごとに、心拍数と筋活動を測定。坂の距離、勾配は、坂1は勾配9.5%×100m、坂2は勾配9.8%×180m、坂3は勾配3.6%×130mである。

現在は従来のシティサイクルタイプに加え、E-スポーツバイク（電動アシストスポーツ自転車）など多様な電動アシスト自転車が販売されています。このような電動アシスト自転車を活用することにより、行動範囲や自転車の活用用途はさらに広がります。

資料：ヤマハ発動機株式会社
 au 損害保険株式会社
 株式会社シマノ（名古屋市立大学、（株）ドコモ・バイクシェア、（株）シマノ共同調査）



第Ⅵ章 施策と事業

第VI章 施策と事業



第V章で示した本計画の目標を実現するための3つの方針に沿った施策と、その施策を推進するための具体的な取り組みである事業を示します。



方針1 自転車利用環境の形成

自転車通行空間の整備や自転車駐車場の確保など誰もが自転車を使いやすい環境整備を進めます。

- ・道路特性に応じた自転車通行空間の整備や自動車の違法駐車 of 抑制等を進め、歩行者・自転車利用者・自動車運転者など、誰もが安全で使いやすい道路空間の実現を目指します。
- ・自転車利用者のニーズに合った自転車駐車場の整備や放置自転車対策の推進などにより、自転車の適正な利用を促します。
- ・都心部における安全な歩行や賑わいの創出、良好な景観の形成をはかるため、自転車駐車場の整備や道路空間再配分といった総合的な取り組みを実施します。
- ・本市に最適な民間主体によるコミュニティサイクルの導入及び事業の継続的な推進のための支援策を検討・実施します。

■方針に基づいた施策

施策1 自転車通行空間の確保を推進する

施策2 地域の駐輪ニーズに応じた自転車駐車場の確保を推進する

施策3 都心部における自転車利用環境整備を推進する

施策4 公共交通との連携を強化すること等によりコミュニティサイクルの普及を促進する

施策
1

自転車通行空間の確保を推進する

歩行者、自転車、自動車及安全に移動できる道路空間の整備を推進するとともに自動車の路上駐車抑制に努め、車道における自転車通行空間を確保します。

① 計画的な自転車通行空間の整備

[所管：緑政土木局]

すべての道路利用者にとって、安全で使いやすい道路空間の実現のため、自転車通行空間を計画的に整備していきます。

1：道路特性や道路状況を考慮した安全な自転車通行空間を整備します。

「自転車は車道走行」の原則に則り、車道での整備を基本とします。その中で、空間再配分が可能な路線や道路の幅員が広く自動車の規制速度が高い路線（50 km/h 超）については自転車道、その他の路線においては自転車通行帯での整備を基本とし、安全に走行できる空間を確保します。

また、自転車道や自転車通行帯での整備が望ましいが必要な幅員が確保できない箇所については、暫定的に車道混在や車道走行を促す路面表示等の整備を行います。

歩道内を自転車で走行できる路線においては、歩行者と自転車が安全に通行できるよう「歩行者優先」の意識が徹底される路面表示等の整備を行います。

また、本市には 100 メートル道路から生活道路に至るまで、さまざまな幅員・交通量などの条件を持つ道路が存在するため、それぞれの特性や状況を考慮し、実態に即した安全な自転車通行空間の整備を行います。

■市内の自転車通行空間の整備事例

〈自転車道〉



〈自転車通行帯（自転車専用通行帯）〉



車道混在・・・自転車と自動車を混在通行とする道路のこと。

路面表示・・・道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に規定されていない、法定外の路面に描かれた表示で、ペイント、石等で路面に描かれた線、記号又は文字のこと。

生活道路・・・一般道路のうち、主として地域住民の日常生活に利用される道路のこと。

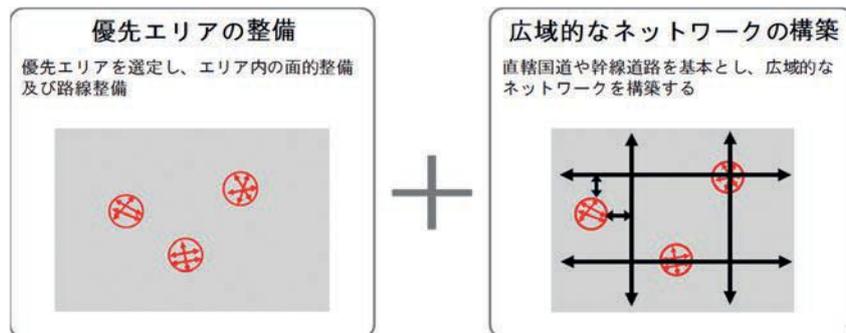
2：「優先エリア」を設定し、面的な整備を行います。

自転車の事故対策及び交通ルール周知のため、自転車の交通量や事故などが多いエリア、歩行者や自転車が集中するエリアを「優先エリア」として設定し、そのエリア内で自転車の交通ルールの周知を目的とした路面表示の整備と、歩行者、自転車、自動車の通行位置の分離を目的とした自転車通行空間の整備を行います。

3：広域的なネットワークを形成します。

快適な自転車通行空間を形成するためには、点的な空間整備だけではなく、自転車ネットワークとしての利便性や連続性を高めることが重要となるため、他事業整備と同調して広域的なネットワークを形成します。また、自転車にとって使いやすい環境として整備することにより、移動手段を自動車から自転車へ転換したくなるような基盤整備づくりを行います。

■自転車通行空間の整備イメージ



② わかりやすい自転車の通行位置の分離に関する路面表示の整備

[所管：緑政土木局]

歩行者、自転車、自動車の通行位置が分離された安全な道路空間を実現するため、自転車の通行位置などが分かりやすい路面表示などの整備を行います。

〈自転車通行帯（矢羽根型路面表示）〉



〈車道混在（矢羽根型路面表示）〉



- 自転車道・・・道路構造令第2条第1項第2号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分のこと。
- 自転車専用通行帯・・・道路交通法第20条第2項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯のこと。
- 矢羽根型路面表示・・・車道における自転車通行位置を自転車利用者と自動車運転者の双方に示すもの。

③ 自動車の路上駐車等の抑制

[所管：スポーツ市民局、住宅都市局、緑政土木局]

自転車を安心して利用できるような良好な交通環境を確保し、市民の安全で快適な生活環境の保持及び向上に資することを目的として、自動車運転者に対する路上駐車抑制のための啓発活動を実施します。

また、市営駐車場（自動車）の利用促進による違法路上駐車抑制や、名古屋市駐車場条例（昭和34（1959）年施行）における自動車駐車施設の附置義務制度の運用により、駐車場の適正な供給を行います。

■ 駐車車両が自転車通行空間を阻害している例



自動車駐車施設の附置義務制度・・・自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途に供する部分のある建築物に対して、名古屋市駐車場条例に基づき、駐車場（自動車）の設置を義務付ける制度のこと。

施策 2

地域の駐輪ニーズに応じた自転車駐車場の確保を推進する

地域の駐輪ニーズに応じた自転車駐車場の整備を推進し、道路環境の向上に努めます。

① 自転車駐車場の整備

[所管：緑政土木局]

歩行者や自転車に配慮した安全で快適な道路環境づくりをはかるため、自転車駐車場の施設整備および維持管理を実施します。

また、柔軟な料金制度の採用や、便利で利用しやすい自転車駐車場となるようなサービスの提供等、自転車駐車場の運用の改善について検討します。

■ 駅周辺の自転車駐車場

六番町駅（市営地下鉄名港線）



伏屋駅（近畿日本鉄道名古屋線）



② 自転車駐車場附置義務制度の運用

[所管：緑政土木局]

本市では、自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設に対して、「名古屋市自転車等の放置の防止に関する条例」（平成14（2002）年改正）に基づき、自転車駐車場の設置を義務づけています。同制度により自転車駐車場を適切に供給していくとともに、各施設の自転車利用の実態に合った制度とするために、同制度の対象となる施設の拡大や要件の見直し等を検討します。

自転車駐車場附置義務制度・・・自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設に対して、名古屋市自転車等の放置の防止に関する条例に基づき、自転車駐車場の設置を義務づける制度のこと。

施策
3

都心部における自転車利用環境整備を推進する

都心部において、自転車、歩行者等が安心して移動できる空間を確保するとともに、放置自転車等により安全な歩行や賑わい、良好な景観を阻害しないよう、自転車駐車場の確保に取り組んでいきます。

① まちづくり団体と連携した都心部の自転車対策の推進

[所管：緑政土木局]

都心部において、歩行者や自転車に配慮した安全で快適な道路環境となるよう、まちづくり団体と連携しながら自転車駐車場整備などの対策を推進します。

また、自転車が安全に通行できる空間の確保や交通ルールに則った走行が身につくよう、分かりやすい路面表示などの整備を行うとともに、歩道幅員や道路幅員に余裕のない道路等では道路空間の再配分をまちづくり団体と連携して実施します。

■ 自転車駐車場の基盤整備



■ 町内会による自転車整理



② 容積率緩和制度を活用した都心部における自転車駐車場の整備促進

[所管：住宅都市局]

本市では、都心部における都市魅力の向上と国際競争力の強化をはかるため、都市環境改善、防災性強化、交通改善、都市魅力向上等の公共貢献を評価し、容積率の割増しを行っており、その評価項目のひとつとして、放置自転車対策として有効な公共的な自転車駐車場の整備を挙げているところです。

引き続き、制度の広報啓発を行うなど、都心部における民間による自転車駐車場の整備を促進します。

容積率・・・建築物の延べ面積（建築物の各階の床面積の合計）の敷地面積に対する割合のこと。

施策 4 公共交通との連携を強化すること等によりコミュニティサイクルの普及を促進する

まちなかでの回遊性の向上、放置自転車等の削減を目的に、民間主体によるコミュニティサイクルの導入を支援し、普及促進をはかります。

① 都心部におけるコミュニティサイクルの導入

[所管：緑政土木局、観光文化交流局、環境局、住宅都市局]

コミュニティサイクルは、自転車の所有から共有への転換による放置自転車の削減や、来街者等の回遊性の向上とそれに伴う地域の活性化などの効果が期待されます。

近年、技術革新もあり市内では民間事業者によるコミュニティサイクルが展開されています。本市の新たな移動手段として定着するようにコミュニティサイクル事業者と市民ニーズを共有し、庁内の検討を重ねることで、本市に最適な民間主体のコミュニティサイクル事業の検証を行います。

また、コミュニティサイクル事業を継続的に推進していくために、公共交通との連携強化等の支援策を検討・実施していきます。

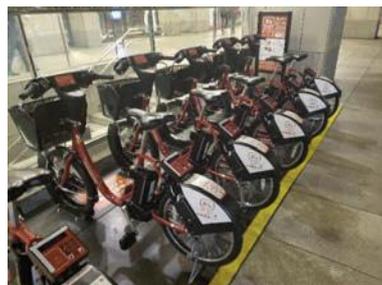
さらに、都心部の利用状況等を踏まえ、市全域において市民ニーズにあったコミュニティサイクルの導入を検討します。

■本市でのコミュニティサイクルの導入事例

公共コミュニティサイクルステーション社会実験



カリテコバイク



でらチャリ



Charichari



コラム6 コミュニティサイクルとまちづくり

昨今、国内外の多くの都市で導入されているコミュニティサイクルですが、各地域でさまざまな効果がみられるとともに、まちづくりとも深く密接した交通手段となっています。

●まちなかでの賑わいの創出

岡山市では、平成25（2013）年に公共交通利用の促進、街の賑わい創出、まちのイメージアップをはかることを目的とし、岡山市コミュニティサイクル「ももちやり」を導入しています。市内には36箇所のポートが設置（令和2（2020）年1月現在）されており、約1,500回/日（平成29（2017）年度）の利用があります。また、利用者アンケートから外出機会の増加、まちなかでの滞在時間延長など、まちなかでの賑わい創出への一定の成果がみられます。

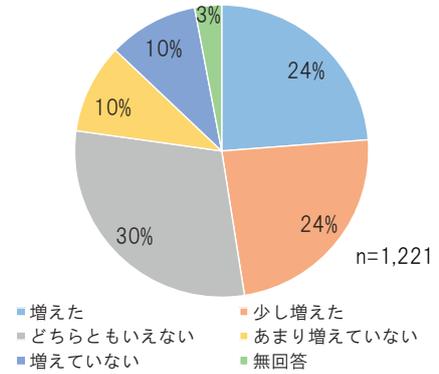
●観光客に好評を得ているコミュニティサイクル

金沢市では、「市民や来街者の利便性・回遊性の向上」、「まちなかの賑わい創出」、「環境にやさしいまちづくり（クルマからの転換）」を目的として、平成23（2011）年度から金沢市公共レンタサイクル「まちなり」を本格実施しています。平成27（2015）年の北陸新幹線金沢開業後、おおむね20万回/年を超える利用が見られます。また、金沢市が観光客等に対して行ったアンケート調査では、ほぼすべての回答者が満足と回答するなど、観光客から非常に好評を得ています。

●都市の交通政策とコミュニティサイクル

バルセロナのコミュニティサイクルは公共サービスのひとつとして、市の交通システムに統合されています。同市でコミュニティサイクル事業を行っているBSM社は、利用料金収入、市からの委託費等に加え、自動車の駐車場収入を原資に事業を行っています。このように海外では、コミュニティサイクルは公共交通の一部もしくは公共交通を補完する交通手段として、市の交通計画等に位置付けられ、利用料金収入に加え、駐車場収入や広告収入など安定的な財源により運営され、公共性が高く体力のある実施主体が運営する事業として、都市の交通政策の幅を広げるものとなっています。

■ももちやり導入による行動変化意識（まちなかへ出かける機会）



■金沢市公共レンタサイクル

「まちなり」



■バルセロナのコミュニティサイクル



資料：岡山市 都市整備局「ももちやりの評価について」

資料：金沢市都市政策局交通政策部「金沢市公共レンタサイクル「まちなり」の導入と今後の普及発展について」

資料：まちなり事務局

資料：国土交通省「第1回 シェアサイクルの在り方検討委員会 配付資料」

方針 2 自転車の安心・安全利用の促進

自転車に関する交通事故を未然に防止するため、自転車利用時における交通ルールの遵守に対する意識や交通安全意識の向上に努めます。また、安心して自転車が利用できるよう、自転車に関する防犯意識等の向上をはかります。

- ・子どもから高齢者まで幅広い年齢層の市民に対し、交通安全教育を通じて自転車利用時の交通ルールを周知するとともに、自転車の安全適正利用についての広報啓発活動を推進することで、市民の交通安全の確保をはかります。
- ・自転車の盗難防止に向けた取り組み等を進め、自転車を安心して利用できるまちを目指します。
- ・学校等における自転車を含む交通安全教育を推進し、幼児・児童・生徒やその保護者の自転車利用時における交通ルールの遵守に対する意識や交通安全意識の向上に努めます。
- ・交通ルールの周知に関するわかりやすい路面表示等の整備を実施し、自転車の安心・安全な利用を推進します。

■方針に基づいた施策

施策 5 交通安全活動等の推進により自転車の安心・安全な利用を推進する

施策 6 学校等における自転車を含む交通安全教育を推進する

施策 7 交通ルール周知に関する路面表示等の整備を推進する

施策
5

交通安全活動等の推進により自転車の安心・安全な利用を推進する

「名古屋市自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」に基づき、市民の交通安全意識の向上や正しい自転車の利用方法の周知を行う等、自転車の安全な利用を促進します。

また、自転車を安心して利用できるよう、自転車利用者への自転車の盗難防止に関する啓発活動等を行います。

① 交通安全活動の推進

[所管：スポーツ市民局]

交通安全意識の向上をはかるため、愛知県警察や学区をはじめとした地域と連携し、交通安全市民運動をはじめとする広報・啓発を実施します。

市内で自転車乗車中に死傷した者のうち、約7割に法令違反があることから、学区をはじめとした地域や学校における自転車教室等の実施や、対象者に応じたリーフレット等を活用した教育・啓発等を実施し、自転車利用の基本ルールの周知や法令遵守の徹底をはかっていきます。

また、自転車教室等においては、子ども・高齢者のヘルメット着用や自転車損害賠償保険等への加入、自転車の定期的な点検整備の促進について周知を行います。

■ 地域や学校における自転車教室



■ 本市での自転車利用者への啓発



② 高齢者等のヘルメット着用促進

[所管：スポーツ市民局]

身体機能等の低下に伴い、自転車事故が発生した際に死亡や重症化のリスクの高い高齢者に対し、交通ルールの周知やヘルメット着用の必要性について啓発を行います。

③ 自転車損害賠償保険等への加入促進

[所管：スポーツ市民局]

自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例において、万が一自転車事故が発生した際の被害者保護等を目的に、自転車損害賠償保険等への加入の義務化が規定されていることから、損害保険会社等と協定を締結し、広報・啓発を行う等、自転車損害賠償保険への加入促進をはかります。

④ 盗難防止に向けた啓発活動

[所管：スポーツ市民局]

自転車を安心して使えるよう、自転車盗難被害防止に有効であるツーロックの徹底等呼びかけるための周知・啓発活動を実施します。

■自転車盗難防止キャンペーン



ツーロック・・・自転車の盗難防止のため自転車に鍵を2つかけること。

施策
6

学校等における自転車を含む交通安全教育を推進する

自転車は幼児や小学生から自ら運転できる移動手段であることから、学校等における自転車を含む交通安全教育を推進します。

① 幼児児童生徒への交通安全教育

[所管：教育委員会事務局、スポーツ市民局、子ども青少年局]

全市立学校・園において、自転車を含む交通安全教育を実施します。自転車交通安全教育としては、自転車利用の基本ルールである自転車安全利用五則に加え、本市内における自転車関連事故の特性を踏まえた教育を行っていきます。また、保育所や私立の学校等への交通安全教育や、それらを通じた保護者への交通安全教育を実施します。

■ 児童・生徒向けの交通安全教育



コラム7 海外での自転車利用ルールやマナーの教育・啓発

● 自転車利用が盛んなヨーロッパでの啓発活動

デンマークの自転車教育は自転車に慣れながら楽しく技能の習得を目指したものとなっており、ゲームを通じ、バランス感覚、身体能力、交通ルール等の自転車の乗り方を楽しく学ぶ「デンマーク式自転車教室」が実施されています。幼稚園までは自転車技能トレーニングを重視し、小学校からは自転車交通安全教育に関するプログラムとなっています。

■ 「デンマーク式自転車教室」



資料：公益財団法人 国際交通安全学会

資料：大阪市立大学大学院工学研究科 吉田長裕准教授

② 小学生に対しての体験型交通安全訓練

[所管：教育委員会事務局、スポーツ市民局]

全市立小学校において、自転車を使った訓練やシミュレータを使った教育など参加体験型の交通安全訓練を実施するなど、効果的な交通安全教育を実施します。

■ 自転車を使った体験型交通安全訓練



■ シミュレータによる交通安全訓練



③ 新たな自転車交通安全教育の検討

[所管：緑政土木局、教育委員会事務局]

学校等における新たな自転車交通安全教育の場として、プロチームなどと連携した交通安全教室の開催を検討します。

■ プロチームによる交通安全教育のイメージ



資料：合同会社 AACA

施策
7

交通ルール周知に関する路面表示等の整備を推進する

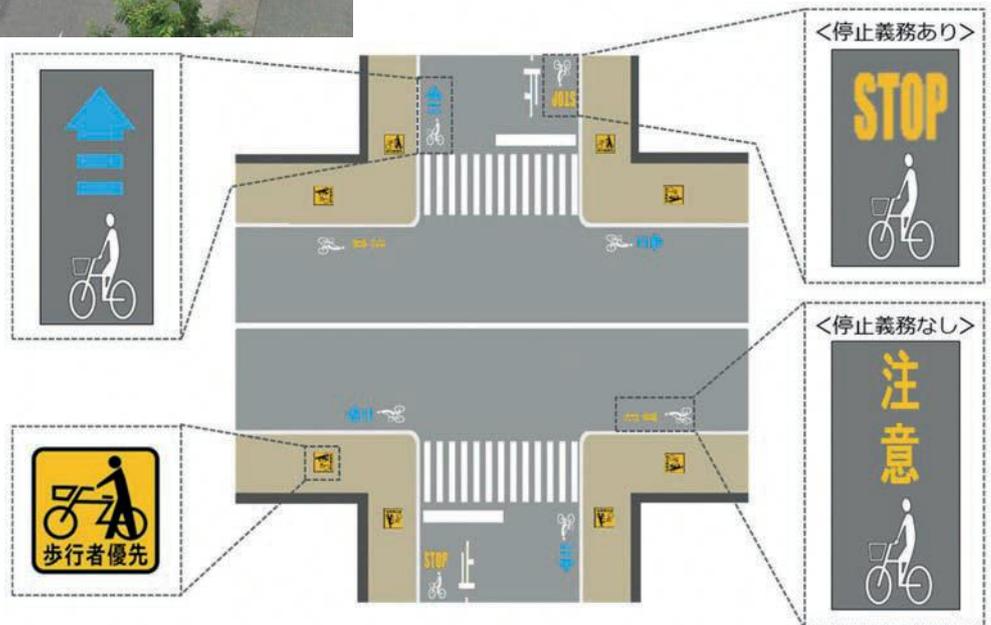
自転車関連事故の多くで自転車利用者側に法令違反が認められることから、わかりやすい路面表示等の整備を実施し、自転車の安心・安全な利用を促進します。

① 交通ルール周知に関する路面表示の検討・整備

[所管：緑政土木局]

道路利用者が自転車の交通ルールを自然と認知し、ルールに則った走行が身につくような路面表示等を検討し、優先エリアを中心として面的に整備を行います（優先エリアに関しては、施策1①計画的な自転車通行空間の整備 参照）。

■ 交通ルール周知に関する路面表示のイメージ



方針3 自転車利用の拡大

自転車の魅力、楽しさなどの広報・啓発等を実施し、自転車利用の拡大を促進します。

- ・まちの移動手段として環境にやさしい自転車が選択されるよう促し、自動車の過度な利用を抑制することで、人々の移動に伴う二酸化炭素排出量の低減や都心部を中心とした道路交通の円滑化など、良好な都市環境の形成を目指します。
- ・健康づくりの一環として、自転車を利用した運動の促進に関する広報啓発を行い、市民の身体活動量の増加をはかることで、健康寿命の延伸を目指します。
- ・官民さまざまな関係者が連携した観光資源となるような参加型のサイクルイベントの開催等を検討し、地域の活性化、都市の魅力向上につなげていきます。
- ・自転車の活用を推進するため、自転車の楽しさ、魅力、さまざまな効果について、イベントや広報活動等を通じた周知を検討・実施します。

■方針に基づいた施策

施策8 広報啓発等により環境にやさしい自転車利用を促進する

施策9 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発を推進する

施策10 官民が連携して自転車を活用したイベント等を開催し、賑わいの創出や都市イメージの向上をはかる

施策11 自転車の楽しさ等を広く周知することにより、自転車活用を総合的に推進する

施策
8

広報啓発等により環境にやさしい自転車利用を促進する

本市は他の大都市圏と比べ、環境的に負荷が大きい自動車利用が多いことから、より環境負荷が少ない自転車や公共交通機関への転換を促進していきます。

① 低炭素なライフスタイルの実践に向けた啓発

[所管：環境局]

環境イベントや市公式ウェブサイト等を通して、自転車が環境にやさしい交通手段であることをPRしていきながら、自転車利用を促進し、自動車から自転車への転換等を促します。



② エコ事業所認定制度の推進

[所管：環境局]

本市では、事業活動における環境に配慮した取組を自主的かつ積極的に実施している事業所を「エコ事業所」、「優良エコ事業所」として認定しており、自動車利用の抑制（自転車の利用促進等）を評価項目のひとつとしています。エコ事業所認定制度の周知を通じて、自転車利用の促進、自動車から自転車への転換等を促します。

エコ事業所認定制度・・・本市が環境に配慮した取組を自主的かつ積極的に実施している事業所を「エコ事業所」、「優良エコ事業所」として認定する制度のこと。

③ 交通エコライフの推進

[所管：住宅都市局]

自動車に依存することなく自転車、公共交通、徒歩などを状況に応じて選択してもらい、健康的で環境にやさしい交通エコライフを推進するため、市公式ウェブサイト等を活用し啓発活動や情報提供を実施します。

■ 交通エコライフの推進のイメージ



コラム8 企業の自転車通勤支援策

近年、従業員の健康増進等を目的として、さまざまな自転車支援策を導入している企業がみられます。

花王株式会社和歌山工場では、従業員の運動不足の解消や健康状態の改善などをはかるため、自転車健康通勤プログラム※を実施したところ、自転車通勤に積極的な企業としてイメージアップ、認知度が向上し、講演やメディアなどでの露出拡大につながっています。

【花王株式会社 和歌山工場での自転車通勤支援策】

- ・既存の自転車通勤制度に加えて、自転車とクルマやバイクを併用して通勤できる「健康づくり通勤制度」を導入
- ・自社の敷地内の空きスペースを活用して屋根付きの無料駐輪場を約 100 台分整備
- ・事業所に空気入れやコンプレッサーを設置し、適切なタイヤ空気圧による安全・快適な自転車通勤を促進

また、株式会社はてなでは、京都オフィス（本社）、東京オフィス（本店）ともに、オフィスからすぐ近くの場所に屋根付きの屋外駐輪場を借り上げることで、自転車通勤者用の駐輪場を確保しています。

※通勤を自転車に変えることにより、運動不足の解消、健康状態の改善、気分の変化による生産性向上への効果等を前後の測定・アンケートによって検証する取り組み。同プログラムの取り組みを機会に、自転車通勤者率が増えていく波及効果を期待している。

■ 駐輪場を借り上げた例



資料：株式会社はてな、自転車活用推進官民連携協議会「自転車通勤導入に関する手引き」

資料：花王株式会社、第7回 自転車利用環境向上会議 in 堺 資料「花王和歌山工場 自転車を活用した従業員の健康づくり」

交通エコライフ・・・自動車に依存することなく公共交通、徒歩、自転車などを状況に応じて選択する、健康的で環境にやさしいライフスタイルのこと。

施策
9

自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発を推進する

市民の健康増進をはかる手段のひとつとして自転車を活用していくために、自転車の健康面でのメリットに関する広報啓発活動を推進します。

① 健康づくりに関する周知啓發文書による広報啓発

[所管：健康福祉局]

健康づくりに関する周知啓發文書に、健康づくりの取組み例としてサイクルスポーツを例示します。また、自転車利用のさまざまな効果を周知しながら、健康づくりを目的とした自転車利用を推進します。



コラム9 WHOグッド・プラクティス賞の受賞

名古屋大学と協働で平成21(2009)・22(2010)年に行った「名チャリ社会実験」は、その取り組みが評価され、第4回健康都市連合世界大会(ソウル市)において、WHO(世界保健機関)からグッド・プラクティス賞を受賞しました。

健康都市連合は、日本が所属するWHO西太平洋地域事務局の呼びかけで、平成16(2004)年10月、クチン市(マレーシア)で、設立総会が開催されました。健康都市連合の加盟都市は、保健・医療の健康の分野だけでなく、都市に生活する人々の身体的、精神的、社会的健康水準を高めるために、都市のいろいろな条件を整える健康都市施策に取り組むこととしています。

本市が受賞した「WHOグッド・プラクティス賞」とは、環境保全・健康配慮型都市交通(ESHUT)、都市における運動普及活動、学校での健康増進などにおいて、際立って功績のあった活動に対しWHOが授与するものです。

本市は、自動車による大気汚染、騒音、温室効果ガス(二酸化炭素)排出、交通事故、運動不足などの課題に「名チャリ」の社会実験で取り組み、その成果は、ESHUTの傑出した実例であり、斬新で成功したアプローチであると評価されました。

施策 10 官民が連携して自転車を活用したイベント等を開催し、賑わいの創出や都市イメージの向上をはかる

官民が連携し、市民、来訪者が楽しめる自転車を活用したイベントを開催します。

① 自転車を活用したイベントの開催

[所管：スポーツ市民局、緑政土木局]

市内における自転車を活用したイベントを官民連携で検討・開催します。

■ 市民参加型のイベントの例

〈環境デーなごや自転車散歩〉



資料：NPO法人市民・自転車フォーラム

〈庄内川自転車散歩〉



■ 競技者によるイベントの例（バンクリーグ）



資料：合同会社AACA

施策
11

自転車の楽しさ等を広く周知することにより、自転車活用を総合的に推進する

あらゆる機会自転車の魅力、楽しさなどさまざまなメリットなどを広く周知することで、市民の自転車の活用を総合的に推進します。

① 自転車活用の総合的な推進

[所管：関係局]

市民が自転車に愛着を持ち、自転車の利用が促進されるようにするため、自転車がもつ魅力、楽しさ、さまざまな効果について、イベントや広報活動等を通じた周知を検討・実施します。合わせて、本市における自転車に関する歴史・ものがたり・産業等を調査研究します。

また、自転車利用への関心を喚起させるための取り組みとして、市民等との協働による自転車マップの作成等を検討・実施します。

駅周辺や自転車等放置禁止区域などにおいては、歩行者や自転車利用者にとって安全な道路空間を確保するとともに良好な景観を維持できるよう、自転車の適正な利用についても広報活動等を実施します。

■自転車マップの作成



資料：NPO法人市民・自転車フォーラム

■自転車の適正利用に関する広報活動



コラム 10 自転車の歴史と産業

●我が国最初の自転車の製造

1813年にドイツのカール・フォン・ドライス男爵によって考案された自転車ですが、日本に西洋自転車が初めて持ち込まれたのは慶応年間（1865～1868年）とされています。

そして、自転車が持ち込まれてから約20年後の明治23（1890）年の宮田製銃所での自転車の試作が我が国の最初の自転車の製造記録とされています。

■宮田製銃所の自転車の試作第1号



●名古屋における最初の完成車メーカー

日本の自転車工業の技術の源流は幕末、明治初年ごろまでの各藩の鉄砲技術者によるところが大きいと言われています。

本市での自転車製造の歴史をみると、鍛冶職人であった岡本松造が輸入自転車の修理を依頼されたのを機会に、自転車製造の研究を重ね、明治36（1903）年には国産自転車を完成させたという記録が残っています。これが名古屋における最初の完成車メーカーである岡本工業（のちのノーリツ自転車工業株）です。

同社は近代的大量生産の本社工場の建設など事業規模を拡大し、昭和初期には同社製造のノーリツ号を、国内のほかアジア各地に販路を拡大するなど、わが国の自転車産業初期には欠かせない自転車メーカーのひとつといえます。

●かつては日本有数の自転車産業集積地であった愛知県

わが国の自転車産業の初期から自転車の完成メーカーがあったこともあり、かつて愛知県は、東京都、大阪府とともに3大自転車工業地域を形成していました。

現在自転車関連工業製品の生産額はわずかとなってしまいましたが、わが国の自転車産業の歴史からみると、本市にとって自転車は非常になじみが深い乗り物といえます。

資料：株式会社ミヤタサイクル

資料：岡戸武平著「自転車万歳:ノーリツ 88年の歩み」

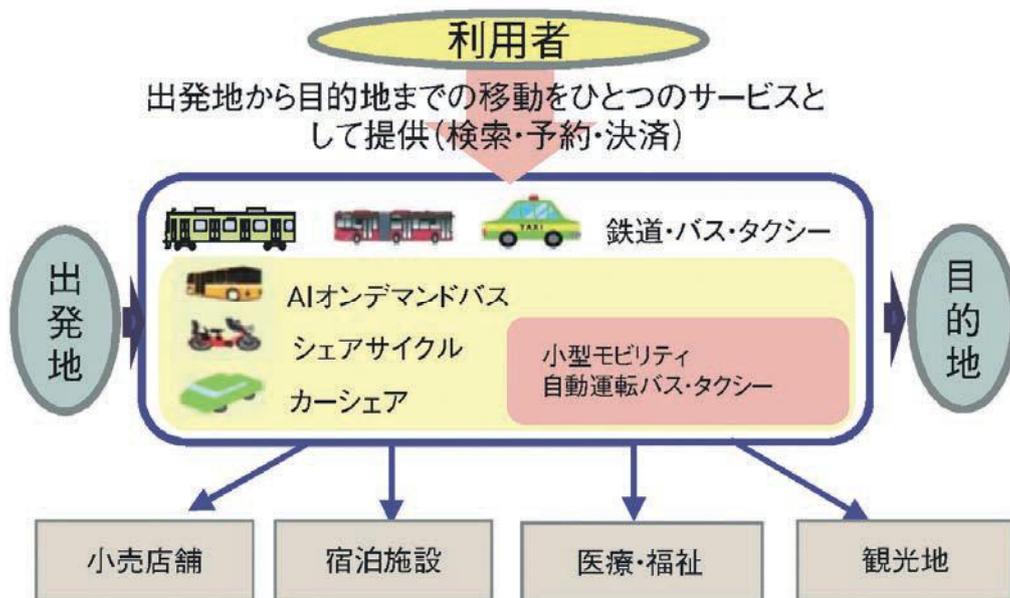
将来のめざす姿の実現のために検討する施策

「第三章 将来のめざす姿」の実現に向け、本計画期間中に新たな施策を検討します。

IoTの活用により、自転車駐車場の運営等の効率化や公共交通との連携を推進する

ICタグをはじめとしたIoT技術を活用した自転車駐車場の運営の効率化や放置自転車対策などを検討します。また、公共交通と自転車の連携をはかる観点から、MaaSの展開を見据えながら、本市におけるコミュニティサイクル等との連携について検討します。

■MaaSによるサービス提供イメージ



資料：国土交通省「令和元年版交通政策白書」

ICタグ・・・小型の情報チップのひとつであり、チップに書き込んだ情報をリーダー（読み取り機）で読み取ることが可能な情報媒体。

IoT・・・Internet of Thingsの略で、モノのインターネット。コンピュータなどの情報・通信機器だけでなく、世の中に存在するさまざまな物体（モノ）に通信機能を持たせ、インターネットに接続したり相互に通信したりすることにより、自動認識や自動制御、遠隔計測などを行うこと。

既存施設等の活用によりサイクリスポーツの振興を推進する

市民のサイクリスポーツの振興を推進するため、既存の自転車競技施設やサイクリングコース、公園等の活用を検討するとともに、市民のサイクリスポーツの認知度の向上やサイクリスポーツの振興に向けた機運の高まりを踏まえ環境整備を検討します。

■名古屋競輪場の活用



資料：愛知県自転車競技連盟

■公園の活用

(庄内緑地公園サイクリングセンター)



資料：庄内緑地グリーンプラザ

官民が連携して、自転車を観光に活用できる環境を創出する

観光地を結んだ自転車通行空間の整備や観光地での自転車駐車場の整備、コミュニティサイクルの導入、サイクルサポート施設などの環境整備等を進めることで、観光と自転車を結びつけるための環境を創出し、既存の観光資源を自転車で巡る仕組みづくり等によるサイクルツーリズムの推進を検討します。

■観光地等への自転車通行空間の整備の事例 (東京都 自転車推奨ルート)



■観光地でのコミュニティサイクルの整備の事例 (札幌市)



資料：認定NPO法人ポロクル

災害時における自転車の活用を推進する

災害時における自転車活用に関する課題を整理し、災害時の移動手段としての活用を検討します。

■自治体の防災業務における自転車の活用事例



資料：神奈川県大和市



コラム 11 災害と自転車

● 震災時に活躍する自転車

燃料や動力を必要とせず、小回りも利く自転車は、地震などの災害時にも大きな活用可能性を秘めています。

平成7（1995）年に発生した阪神・淡路大震災では多くのビルや住宅が倒壊し、道路が瓦礫で埋め尽くされましたが、これらが撤去されるまでの移動手段として自転車が重宝されたとのことです。また、平成23（2011）年東日本大震災の際には全国の自治体から被災地に自転車が送られ、本市も659台の自転車を被災地に送りました。

また、東日本大震災では、津波避難において実際に自転車を利用した人は少なかったものの、自動車が渋滞し思うように避難できなかった人が大勢いたこと、高齢者などの徒歩避難に大きな課題を残したことなどを踏まえ、自転車を活用した避難のあり方が議論されるようになりました。こうした点を踏まえ、愛知県田原市では、南海トラフ地震に係る津波避難訓練において自転車の活用実験を行い、避難完了までの時間が大幅に短縮されるなど有効性が確認されました。

通常の自転車では瓦礫が散乱するような路面は走りにくいいため、極太のタイヤをもつ「ファットバイク」を災害救助用に導入する自治体が出てきたり（神奈川県大和市）、空気チューブを利用しない「パンクレスタイヤ」を用いた災害に強い自転車を開発したりする動きがみられます。一部のメーカーでは、こうしたパンクに強いタイヤのほか、飲料水タンクや発電機能など、まさに緊急時に必要な機能を満載した「災害特化型」自転車を商品化しているケースもあります。

自然災害はいつ身の回りに起こるか分かりません。普段あまり使わない自転車がある場合でも、タイヤの空気圧やブレーキなどを常にチェックし、いざという時に活用できるようにしておきましょう。

■ 自転車で避難する住民

（阪神・淡路大震災）



■ 陸前高田市の中学校における自転車

受け渡しの様子



■ 田原市での避難訓練の様子



資料：神戸市（阪神・淡路大震災『1.17の記録』）

資料：村上ひとみほか「津波避難における移動手段と自転車活用に関する研究—南海トラフ地震に備える愛知県田原市の訓練事例—」、地域安全学会論文集 No.28, 2016.3

■ 施策体系一覧

| 方針 | 施策 |
|----------------------------------|--|
| <p>方針 1 自転車利用環境の形成</p> | <p>施策 1：自転車通行空間の確保を推進する</p> |
| | <p>施策 2：地域の駐輪ニーズに応じた自転車駐車場の確保を推進する</p> |
| | <p>施策 3：都心部における自転車利用環境整備を推進する</p> |
| | <p>施策 4：公共交通との連携を強化すること等によりコミュニティサイクルの普及を促進する</p> |
| <p>方針 2 自転車の安心・安全利用の促進</p> | <p>施策 5：交通安全活動等の推進により自転車の安心・安全な利用を推進する</p> |
| | <p>施策 6：学校等における自転車を含む交通安全教育を推進する</p> |
| | <p>施策 7：交通ルール周知に関する路面表示等の整備を推進する</p> |
| <p>方針 3 自転車利用の拡大</p> | <p>施策 8：広報啓発等により環境にやさしい自転車利用を促進する</p> |
| | <p>施策 9：自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発を推進する</p> |
| | <p>施策 10：官民が連携して自転車を活用したイベント等を開催し、賑わいの創出や都市イメージの向上をはかる 施策 11：自転車の楽しさ等を広く周知することにより、自転車活用を総合的に推進する</p> |
| <p>将来のめざす姿の実現のために 検討する施策</p> | <p>I o T の活用により、自転車駐車場の運営等の効率化や公共交通との連携を推進する</p> |
| | <p>既存施設等の活用によりサイクリススポーツの振興を推進する</p> |
| | <p>官民が連携して、自転車を観光に活用できる環境を創出する</p> |
| | <p>災害時における自転車の活用を推進する</p> |

| 事業 | 担当局 |
|------------------------------------|--------------------------|
| 1-①：計画的な自転車通行空間の整備 | 緑政土木局 |
| 1-②：わかりやすい自転車の通行位置の分離に関する路面表示の整備 | 緑政土木局 |
| 1-③：自動車の路上駐車等の抑制 | スポーツ市民局、住宅都市局、緑政土木局 |
| 2-①：自転車駐車場の整備 | 緑政土木局 |
| 2-②：自転車駐車場附置義務制度の運用 | 緑政土木局 |
| 3-①：まちづくり団体と連携した都心部の自転車対策の推進 | 緑政土木局 |
| 3-②：容積率緩和制度を活用した都心部における自転車駐車場の整備促進 | 住宅都市局 |
| 4-①：都心部におけるコミュニティサイクルの導入 | 緑政土木局、観光文化交流局、環境局、住宅都市局 |
| 5-①：交通安全活動の推進 | スポーツ市民局 |
| 5-②：高齢者等のヘルメット着用促進 | スポーツ市民局 |
| 5-③：自転車損害賠償保険等への加入促進 | スポーツ市民局 |
| 5-④：盗難防止に向けた啓発活動 | スポーツ市民局 |
| 6-①：幼児児童生徒への交通安全教育 | 教育委員会事務局、スポーツ市民局、子ども青少年局 |
| 6-②：小学生に対しての体験型交通安全訓練 | 教育委員会事務局、スポーツ市民局 |
| 6-③：新たな自転車交通安全教育の検討 | 緑政土木局、教育委員会事務局 |
| 7-①：交通ルール周知に関する路面表示の検討・整備 | 緑政土木局 |
| 8-①：低炭素なライフスタイルの実践に向けた啓発 | 環境局 |
| 8-②：エコ事業所認定制度の推進 | 環境局 |
| 8-③：交通エコライフの推進 | 住宅都市局 |
| 9-①：健康づくりに関する周知啓發文書による広報啓発 | 健康福祉局 |
| 10-①：自転車を活用したイベントの開催 | スポーツ市民局、緑政土木局 |
| 11-①：自転車活用の総合的な推進 | 関係局※ |
| | |
| | |
| | |
| | |

※関係局とは名古屋自転車活用推進計画の策定に向けた検討会議に参加している局



第Ⅶ章 着実な計画推進のために

第Ⅶ章 着実な計画推進のために

1

成果指標

本計画に位置付けた施策・事業は、その事業量等から毎年度進捗状況を確認するとともに、自転車を使いやすいまちを実現するために本計画の目標に基づいた成果指標を設定し、進捗状況を確認します。

■本計画の目標を実現するための成果指標

本計画の目標



| まちのイメージ | 成果指標 | 現在値 | 目標値 |
|---------------------|---|----------|---------|
| 自転車が適切な場所で安全に通行している | 歩行者と自転車のそれぞれが、安全で快適に通行していると感じている市民の割合 ^{※1} | 40.0% | 50% |
| 自転車が適切にとめられている | 鉄道駅及びバス停留所周辺の放置自転車等の台数 ^{※2} | 12,171 台 | 8,000 台 |
| 自転車の交通ルールが守られている | 自転車乗車中交通事故死傷者数 ^{※3} | 2,549 名 | 2,400 名 |
| 自転車がいろいろな場面で利用されている | 自転車を1か月に数日以上利用する市民の割合 ^{※1} | 57.4% | 70% |

※1 市民アンケート結果

※2 自転車等駐車状況調査結果

※3 愛知県警察資料

■進捗および状況の把握

| | |
|-----------------------|--|
| 方針1 自転車利用環境の形成 | 自転車通行空間の整備延長 自転車駐車場の整備台数 コミュニティサイクルの利用回数 等 |
| 方針2 自転車の安心・安全利用の促進 | 交通安全教室の実施数 高齢者のヘルメット着用率 自転車損害賠償保険等への加入率 等 |
| 方針3 自転車利用の拡大 | 広報・啓発の実施回数 累計エコ事業所認定件数 イベントの開催回数 等 |

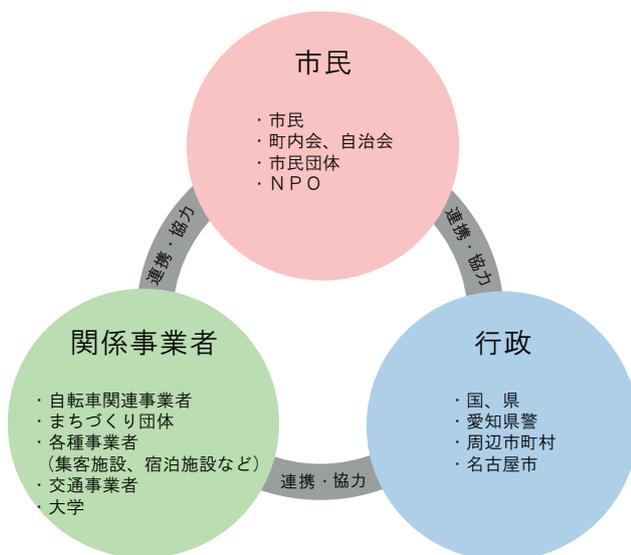
2 本計画の推進体制

本計画に関連する施策・事業は多岐にわたり、進捗状況の共有並びに横断的な連携等が施策・事業の推進には必須であることから、本市関係局による「自転車活用推進会議」を設置し、着実に計画を推進します。さらに、分科会を設置し、着実に計画を推進するための具体的な方法や新たな施策等の検討を定期的に行います。また、自転車に関する各分野の有識者で構成する有識者懇談会を開催し、施策・事業の推進、計画の進捗管理等について意見聴取を行うこととします。

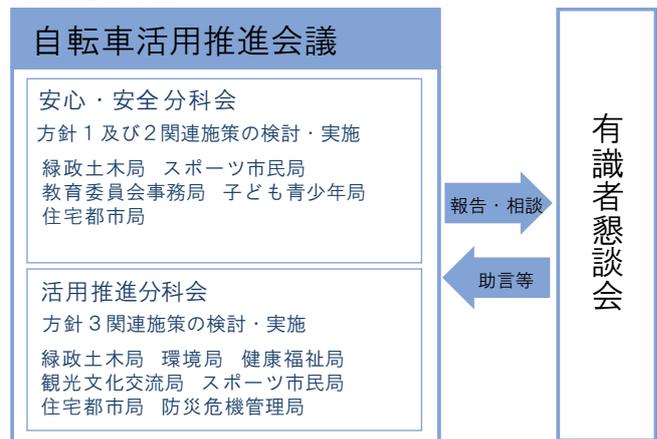
「自転車が使いやすいまち」をより早く実現するため、他の行政機関（国や他の地方公共団体、愛知県警など）、関係事業者（自転車関連事業者、まちづくり団体など）及び市民（町内会や市民団体など）と相互に連携をはかりながら施策を推進します。

■本計画の推進体制のイメージ

【協働のイメージ】



【推進体制】



3 本計画のフォローアップと見直し

施策・事業の展開は、Plan（計画の策定）、Do（施策・事業の実施）、Check（施策・事業の評価・検証）、Action（計画の見直し・改善）により、進捗管理を行います。

また、名古屋市総合計画 2023 の計画期間に鑑み、施策に関連するフォローアップを行い、社会情勢の変化等を踏まえて、必要に応じて本計画の見直しを行います。



参考編



1 用語集

| | 用語 | 定義 | 頁 |
|----|-----------------|---|-------------------------|
| あ行 | 運動強度 | 運動時の負荷やきつさに相当し、運動強度の表し方には、「METs（メッツ）」、「心拍数」、「自覚的運動強度（RPE）」、「%心拍予備量（HRR）」等がある。 | 8 |
| | エコ事業所認定制度 | 本市が環境に配慮した取り組みを自主的かつ積極的に実施している事業所を「エコ事業所」、「優良エコ事業所」として認定する制度のこと。 | 56 |
| | 温室効果ガス | 地球の表面から地球の外に向かう熱を大気に蓄積し、再び地球の表面に戻す性質を持つ気体で、人間活動によって増加した主な温室効果ガスには、二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、フロンガスなどがある。 | 23,32,58 |
| か行 | 軽快車 | シティサイクルの総称であって、一般車やママチャリと呼ばれるもの。 | 7 |
| | 健康寿命 | 本計画においては介護保険の要介護2以上を不健康とする「日常生活動作が自立している期間」をさす。なお、要介護2以上は介護保険法第7条に定める「要介護状態区分」（要介護1～5）のうち、要介護2～5に該当するもの。 | 24,33,55 |
| | 交通エコライフ | 自動車に依存することなく公共交通、徒歩、自転車などを状況に応じて選択する、健康的で環境にやさしいライフスタイルのこと。 | 57 |
| | コミュニティサイクル | 専用の自転車貸出返却場所（ステーション）を設置し、ステーション間の移動であれば、どこで借りてどこへ返してもよいシステムのこと。 | 30,33,41,47,48,62,64,70 |
| さ行 | サイクルツーリズム | 自転車観光のこと。 | 64 |
| | 持続可能な開発目標（SDGs） | 国際社会全体がめざすべき17の開発目標を示したものであり、「誰一人取り残さない」社会の実現を目指し、経済・社会・環境をめぐる広範な課題に統合的に取り組むものとして、平成27（2015）年9月の国連サミットにて全会一致で採択されたもの。 | 3 |
| | シティプロモーション | 自治体の宣伝・広報・営業活動のこと。 | 26 |
| | 自転車安全利用五則 | 自転車を利用するときの基本ルールのこと。 | 34,52 |
| | 自転車専用通行帯 | 道路交通法第20条第2項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯のこと。 | 42 |
| | 自転車損害賠償保険 | 自転車の利用に係る交通事故により生じた他人の生命又は身体の被害に係る損害を填補することを約する保険または共済のこと。 | 31,50,51,70 |

| | 用語 | 定義 | 頁 |
|------|-----------------------------------|--|---------------------------|
| さ行 | 自転車駐車場附置義務制度 | 自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設に対して、名古屋市自転車等の放置の防止に関する条例に基づき、自転車駐車場の設置を義務づける制度のこと。 | 45 |
| | 自転車盗 | 自転車を盗むこと、その犯罪のこと。 | 20,32 |
| | 自転車道 | 道路構造令第2条第1項第2号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分のこと。 | 42 |
| | 自転車レーン | 自転車専用通行帯のことで、道路交通法第20条第2項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車（車体の大きさ及び構造が内閣府令で定める基準に適合する自転車で、他の車両を牽引していないもの）が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯のこと。 | 27,84 |
| | 自動車駐車施設の附置義務制度 | 自動車の駐車需要を生じさせる程度の大きい用途に供する部分のある建築物に対して、名古屋市駐車場条例に基づき、駐車場（自動車）の設置を義務付ける制度のこと。 | 44 |
| | 車道混在 | 自転車と自動車を混在通行とする道路のこと。 | 42,43 |
| | 集約連携型都市構造 | 駅を中心とした歩いて暮らせる圏域に、商業・業務・住宅・サービス・文化等の多様な都市機能が適切に配置・連携されており、さらに景観・歴史・環境や防災に配慮された、魅力的で安全な空間づくりがなされている都市構造のこと。 | 23 |
| | 常住人口 | 調査時に常住している場所（住んでいる場所）で調査する方法（常住地方式）による人口のこと。 | 21 |
| | スーパー・メガリージョン | 東京、名古屋、大阪はメガリージョンと呼ばれる大都市圏域を形成しているが、その三大都市圏がそれぞれの特色を発揮しつつ、リニア中央新幹線全線開業により一体化し形成される世界最大の広域経済圏のこと。 | 25 |
| 生活道路 | 一般道路のうち、主として地域住民の日常生活に利用される道路のこと。 | 42 | |
| た行 | 第1当事者、第2当事者 | 交通事故の当事者順位は、「過失の軽重」により、重い方を「先位当事者（ここでは第1当事者）」、軽い方を「後位当事者（ここでは第2当事者）」とする。 | 20 |
| | ツーロック | 自転車の盗難防止のため自転車に鍵を2つかけること。 | 51 |
| | 低炭素社会 | 地球温暖化問題を解決するため、二酸化炭素などの温室効果ガスの排出を抑え、自然と人間が共存できる社会のこと。 | 11,23 |
| | 都市計画道路 | 都市の基盤となる道路として、あらかじめ位置・経路・幅員などが都市計画によって定められた道路のこと。 | 22 |
| | 都心部 | 都市機能が集積している名古屋駅・伏見・栄地区を中心として官庁街のある名城地区及び大須地区まで含む区域。 | 2,29,30,32,33,41,46,47,55 |

| | 用語 | 定義 | 頁 |
|----|--------------|---|-------------------------------|
| た行 | トリップ | 人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位で、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り継いでも1トリップと数える。 | 22,92,97,98 |
| は行 | 放置自転車 | 自転車等駐車場以外の場所に置かれている自転車であって、当該自転車の利用者が当該自転車を離れて直ちに移動することができない状態にあるもの。 | 11,29,32,41,46,47,62,70,84,87 |
| ま行 | 名チャリ | 楽しく、健康的にまちなかを移動するための新しい自転車の使い方を提案する名古屋のコミュニティサイクルシステムの名称。 | 30,58 |
| | メタボリックシンドローム | 「内臓脂肪症候群」ともいい、内臓脂肪型肥満に加えて、高血糖、高血圧、脂質異常のうちいずれか2つ以上をあわせもった状態のこと。 | 33 |
| | メッツ | 運動強度の単位で、安静時を1とした時と比較して何倍のエネルギーを消費するかで活動の強度を示したもの。 | 8 |
| や行 | 矢羽根型路面表示 | 車道における自転車通行位置を自転車利用者と自動車運転者の双方に示すもの。 | 43 |
| | 容積率 | 建築物の延べ面積（建築物の各階の床面積の合計）の敷地面積に対する割合のこと。 | 46 |
| ら行 | 立地適正化計画制度 | 「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方に基づいて、都市全体の観点から居住や民間施設も含めた都市機能の立地誘導をはかる国の制度のこと。 | 23 |
| | ロゲイニング | 支給された地図とコンパスを使用して制限時間内にできるだけ多くの記録地点を通過し、地点ごとに割り当てられた点数の合計を競う野外運動競技のこと。 | 16 |
| | ロコモティブシンドローム | 「運動器症候群」ともいい、運動器の障害のために自立度が低下し、介護が必要となる危険性の高い状態のこと。 | 33 |
| | 路面表示 | 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に規定されていない、法定外の路面に描かれた表示で、ペイント、石等で路面に描かれた線、記号又は文字のこと。 | 42,43,46,49,54 |
| B | BMI | 現在の体重(kg)を身長(m)の2乗で割ったもので、18.5未満が低体重、18.5以上25未満が普通体重、25以上が肥満となる。 | 24 |
| I | ICタグ | 小型の情報チップのひとつであり、チップに書き込んだ情報をリーダー（読み取り機）で読み取ることが可能な情報媒体。 | 62 |
| | IoT | Internet of Thingsの略で、モノのインターネット。コンピュータなどの情報・通信機器だけでなく、世の中に存在するさまざまな物体（モノ）に通信機能を持たせ、インターネットに接続したり相互に通信したりすることにより、自動認識や自動制御、遠隔計測などを行うこと。 | 62 |
| M | Maas | Mobility as a Serviceの略。出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを含め、一括して提供するサービスのこと。 | 62 |

2 策定の経緯

(1) 会議の開催等

本計画の策定にあたっては、自転車の活用について有識者の意見を聴取し、その結果を本市の施策の検討に資するため「名古屋市自転車活用推進計画有識者懇談会」を設置するとともに、本市関係局で計画の目標、施策、事業等を検討する「名古屋市自転車活用推進計画の策定に向けた検討会議」を開催し、検討を進めました。

| 年月 | 事項 | 主な議題等 |
|-------------------------|-------------------------------------|--|
| 令和元年 5月24日 | 第1回 名古屋市自転車活用推進計画 有識者懇談会 | ・本市のあるべき姿について ・あるべき姿を実現するための課題や 取り組みについて |
| 7月18日 | 第1回 名古屋市自転車活用推進計画の策定 に向けた検討会議 | ・有識者懇談会における意見への対応に ついての意見交換 ・関係各種団体ヒアリングについて ・ケッタ・シンポジウムの開催について |
| 8月3日 | ケッタ・シンポジウム | ・基調講演 ・パネルディスカッション |
| 9月4日～ 9月26日 | 関連団体ヒアリング | — |
| 9月12日 | 第2回 名古屋市自転車活用推進計画の策定 に向けた検討会議 | ・名古屋市自転車活用推進計画中間案に ついて ・第2回有識者懇談会の内容について |
| 9月13日～ 9月23日 | ネット・モニターアンケート調査 | — |
| 9月18日 | 第2回 名古屋市自転車活用推進計画 有識者懇談会 | ・本市の目指す姿・自転車の活用推進に 関する目標・目標を実現するための施 策について |
| 令和2年 1月20日 | 第3回 名古屋市自転車活用推進計画の策定 に向けた検討会議 | ・名古屋市自転車活用推進計画（案）に ついて |
| 1月29日 | 第3回 名古屋市自転車活用推進計画 有識者懇談会 | ・名古屋市自転車活用推進計画（案）に ついて |
| 6月24日 | 第4回 名古屋市自転車活用推進計画の策定 に向けた検討会議 | ・名古屋市自転車活用推進計画（案）に ついて |
| 令和3年 1月12日 ～2月10日 | パブリックコメント | — |
| 3月 | 名古屋市自転車活用推進計画 策定 | — |

名古屋市自転車活用推進計画有識者懇談会

構成員名簿

(敬称略・五十音順)

| 所属・役職 | 氏名 | 備考 |
|----------------------|--------|-------------|
| 名古屋大学大学院環境学研究科 教授 | 加藤 博和 | |
| 合同会社AACA 代表社員 | 加藤 康則 | |
| NPO法人市民・自転車フォーラム 理事長 | 木村 雄二 | |
| 名古屋学院大学現代社会学部 教授 | 古池 嘉和 | |
| 名古屋市区政協力委員議長協議会 副議長 | 後藤 弘康 | |
| 大同大学工学部 教授 | 嶋田 喜昭 | |
| 名古屋工業大学社会工学科 准教授 | 鈴木 弘司 | |
| 障害者の母 | 徳田 美津子 | |
| 障害者自転車競技者 | 徳田 百合子 | |
| 健康保険組合連合会愛知連合会 副会長 | 堀 昌宏 | 第2回有識者懇談会から |
| 健康保険組合連合会愛知連合会 常務理事 | 吉田 雄彦 | 第1回有識者懇談会 |
| NGO 地球の友・金沢 | 三国 成子 | |

●オブザーバー

| |
|--------------|
| 愛知県警察本部交通総務課 |
| 名古屋国道事務所 |

名古屋市自転車活用推進計画の策定に向けた検討会議

担当局課室

| 局 | 担当課室 |
|----------|-----------------------------|
| 防災危機管理局 | 総務課 |
| スポーツ市民局 | 総務課、地域安全推進課、スポーツ振興室、スポーツ戦略室 |
| 観光文化交流局 | 総務課 |
| 環境局 | 低炭素都市推進課 |
| 健康福祉局 | 総務課、健康増進課 |
| 子ども青少年局 | 企画経理課 |
| 住宅都市局 | 企画経理課、交通企画課、交通施設管理課、都市計画課 |
| 教育委員会事務局 | 指導室 |
| 交通局 | 経営企画課 |
| 緑政土木局 | 道路維持課、自転車利用課（事務局） |

(2) シンポジウムの結果

①実施日時

日時：令和元（2019）年8月3日（土）13:00～15:30

場所：名古屋都市センターホール

②参加者等

参加者（聴講者）84名、登壇者・有識者・事務局20名、合計104名

③プログラム

・基調講演

絹代氏「自転車は元気とキレイの万能薬！～カラダとココロ、まちに効く自転車」

山中英生氏「自転車を活かす“まちづくり”へ」

■基調講演



・パネルディスカッション

テーマ：自転車を使いたくなるまちを目指して

登壇者：絹代氏、木村雄二氏、嶋田喜昭氏（コーディネーター）、三国成子氏、山中英生氏

(3) ネット・モニターアンケート調査結果

本計画策定に関連し、自転車の活用に関するネット・モニターアンケートを実施しました。

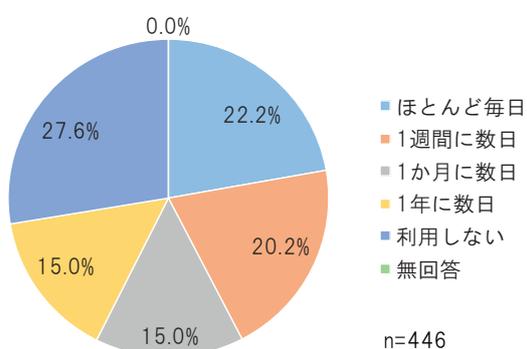
■ アンケート実施期間

令和元（2019）年9月13日（金）から令和元（2019）年9月23日（月）まで

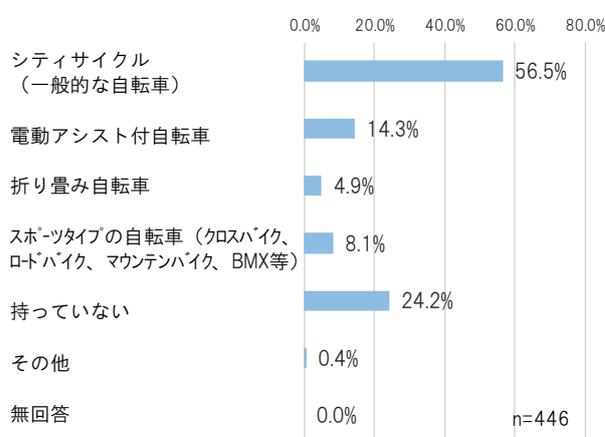
■ モニター数・アンケート回答数

対象モニター数：500人 回答数：446人 有効回収率：89.2%

問1【※必須】あなたは、どれくらいの頻度で自転車を利用しますか。（選択は1つ）

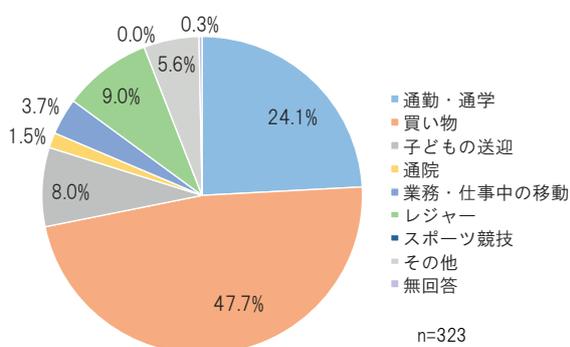


問2【※必須】あなたが所有している自転車のタイプは何ですか。（選択はいくつでも）

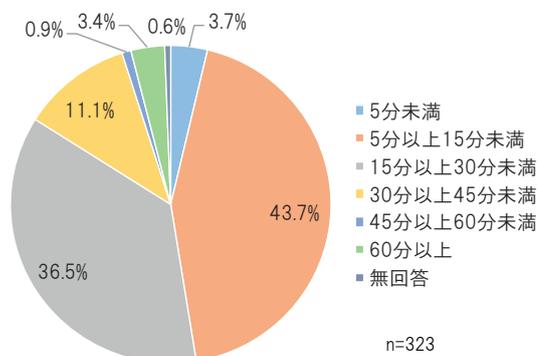


次の問3～8は問1で自転車を「ほとんど毎日、利用する」、「1週間に毎日、利用する」、「1か月に数日、利用する」、「1年に数日、利用する」と答えた方におたずねします。問1で「利用しない」と答えた方は問9にお進みください。

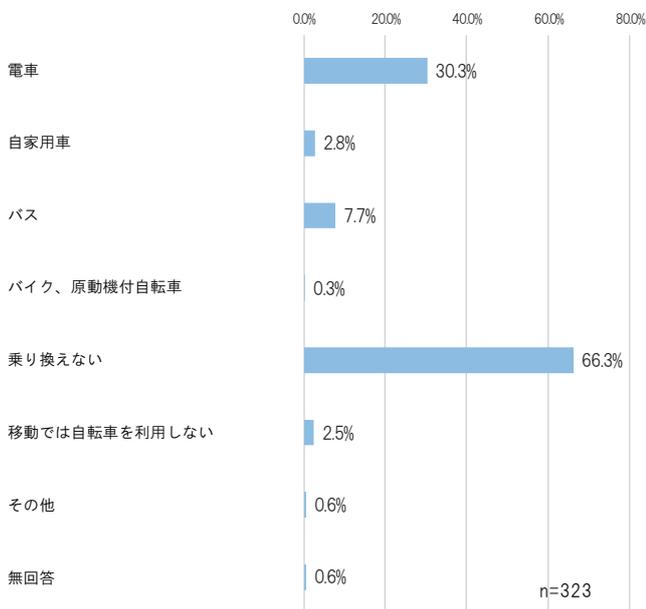
問3 あなたは、自転車を主にどのような目的で利用しますか。（選択は1つ）



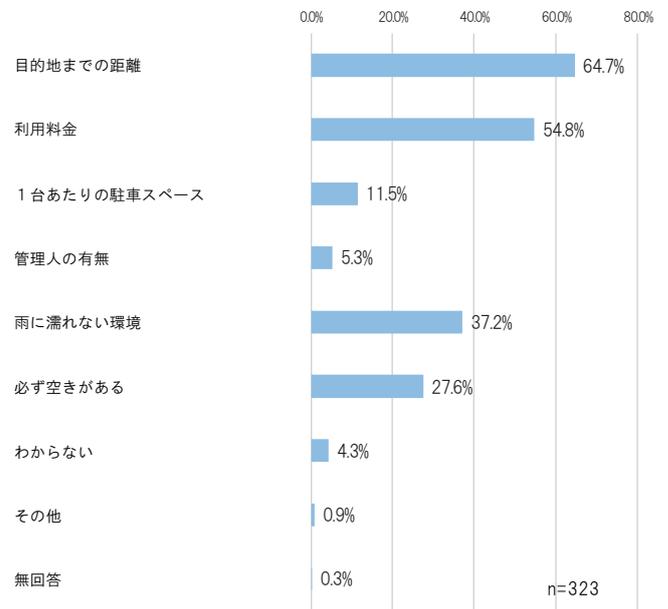
問4 上記で答えた主な利用目的において、自転車に乗っている時間は1回当たりどのくらいですか。（選択は1つ）



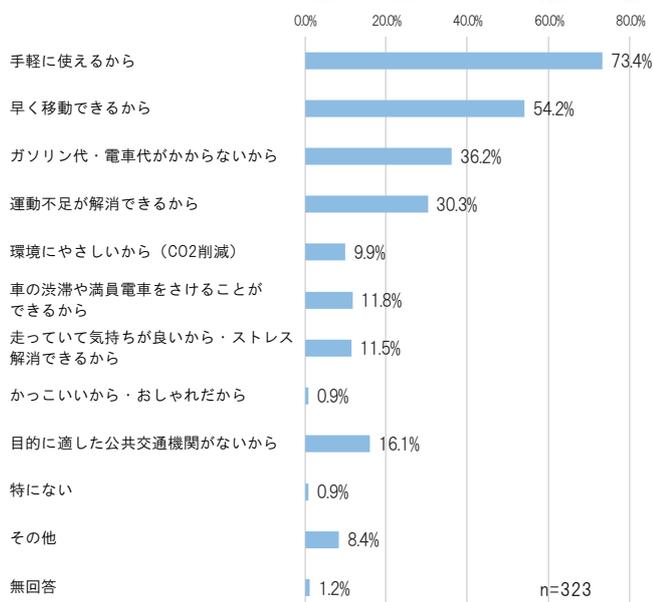
問5 あなたが自転車で移動するとき、自転車からどの交通手段へ（またはどの交通手段から自転車へ）乗り換えますか。（選択はいくつでも）



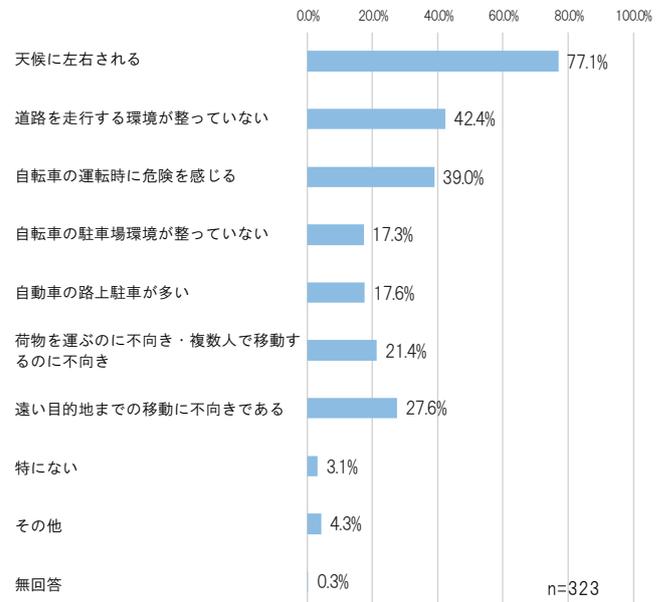
問6 あなたが自転車駐車場を選ぶとき、重視することは何ですか。（選択は3つまで）



問7 あなたが自転車を利用する理由は何ですか。（選択は3つまで）

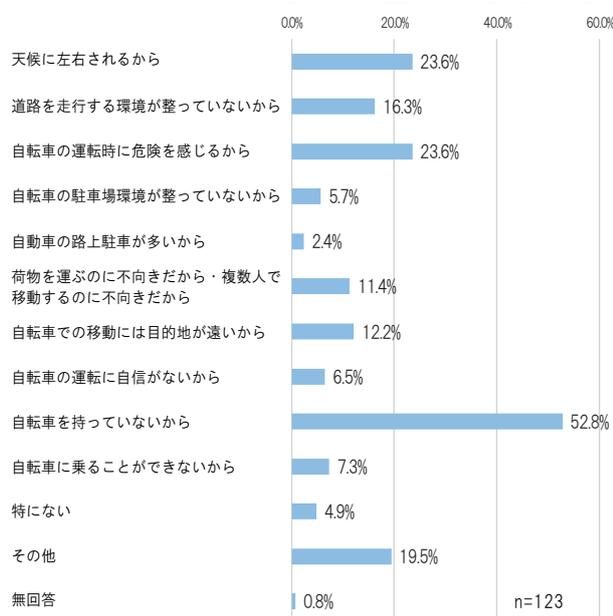


問8 あなたが自転車を利用するとき、不満に思うことは何ですか。（選択は3つまで）



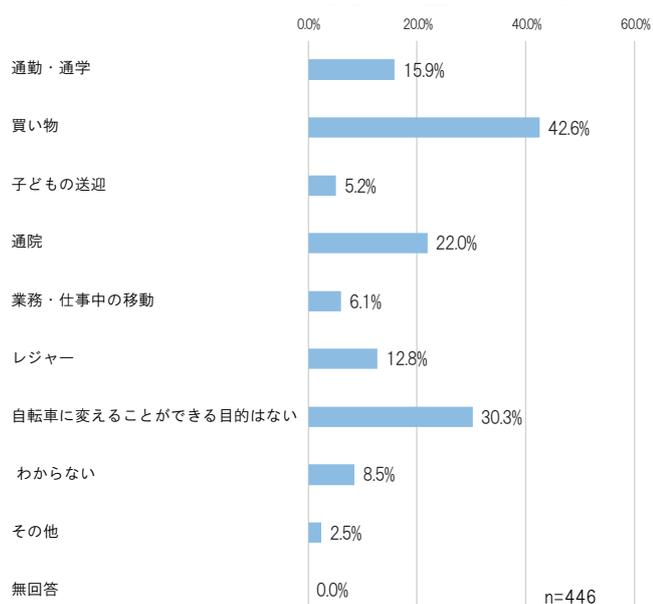
次の問9は問1で自転車を「利用しない」と答えた方におたずねします。「ほとんど毎日、利用する」、「1週間に数日、利用する」、「1か月に数日、利用する」、「1年に数日、利用する」と答えた方は問10にお進みください。

問9 あなたが自転車を利用しない理由は何ですか。(選択は3つまで)

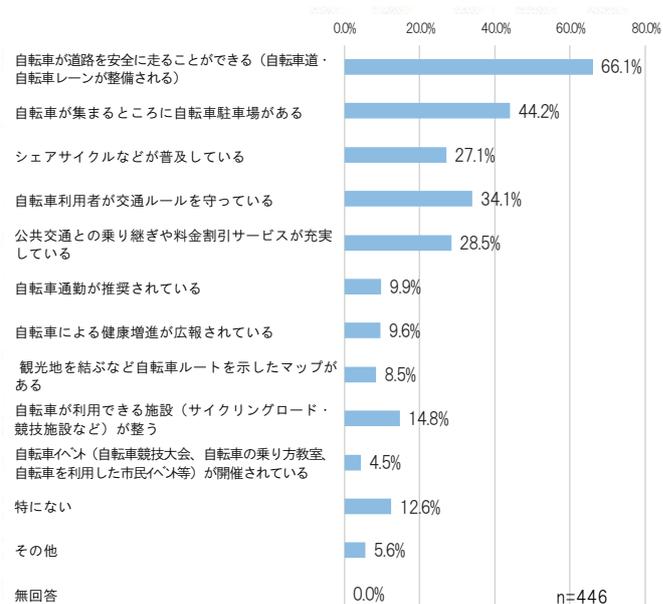


次の問10からはすべての方におたずねします。

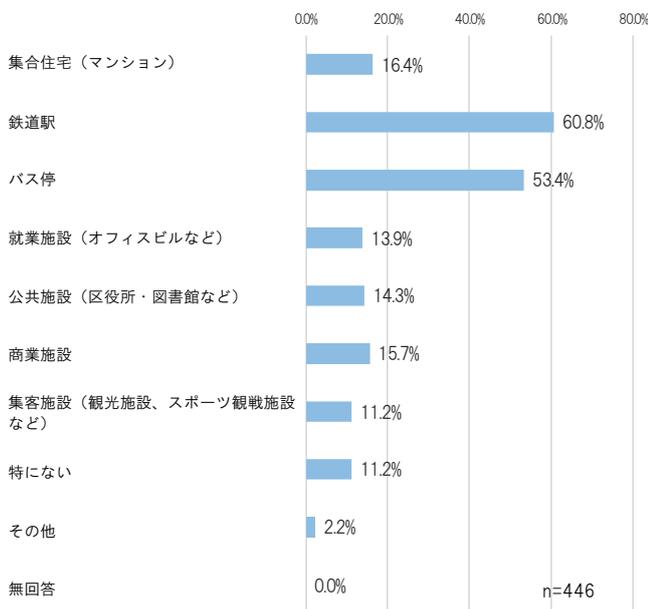
問10【※必須】あなたが自転車以外で外出している目的のうち、自転車での外出に変えることが可能と思われる目的はありますか。(選択はいくつでも)



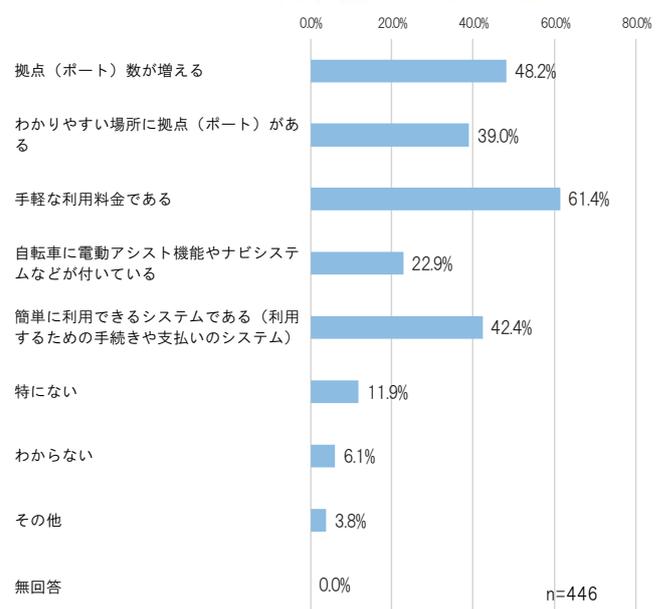
問11【※必須】あなたは、どのような環境が整えば、自転車を(さらに)利用しようと思いますか。(選択はいくつでも)



問 12【※必須】あなたは、どの施設に自転車駐車場が不足していると思いますか。（選択は3つまで）



問 13【※必須】あなたは、どのような環境が整えば、シェアサイクルを（さらに）利用しようと思いますか。（選択は3つまで）



問 14 自転車の活用について、ご意見があれば自由にご記入ください。（自由意見）

- ・ 駅周辺等で駐輪場が不足していることもあり、放置自転車等駐輪マナーが非常に悪い場所が目立ちます。早急に十分な駐輪場の整備をお願いしたいです。
 - ・ 名古屋は他県に比べて車線が多い道路が多く、比例して左車線の路上駐車も多いため、自転車の通行を妨げている。自転車を活用するには、自転車が安全に道路を通行できる環境の整備が不可欠だと思う。
 - ・ 名古屋は平坦なので、自転車移動に向けた土地だと思うので、自動車、自転車、歩行者のマナーが向上すれば、よりみんなが使いやすくなると思う
 - ・ 自転車走行時の交通法規教育の徹底が必要。歩道走行は自転車が優先ではない。自転車レーンを作り、法律を守らせる。法律を守らない人への罰則強化が必要。
 - ・ 現在は身体が不自由なため自転車には乗れませんが、危ない運転をしている人やマナーの悪い方をよく見かけ、危ない思いもします。安全にルールを守って運転していただけることを願います。
- ほか

(4) 関連団体ヒアリング

①目的

方針3（低炭素、健康増進、都市魅力向上）に関する施策について、本計画策定上必要な情報収集を行う。

②趣旨

- ・自転車の活用に関するニーズの掘り起こし
- ・本計画に必要な情報収集

③ヒアリング対象者及び実施内容

- ・方針3（低炭素、健康増進、都市魅力向上等）に関する団体等を対象とする。
※本市に関連する団体等を基本とする。
- ・ヒアリング対象者の自転車に関する活動・取り組みについて、効果や課題を聞き取り、将来を見据え行政に期待することなどの意見を徴取する。

〈ヒアリング対象団体〉

- ・名古屋駅地区街づくり協議会
- ・株式会社シマノ
- ・愛知県自転車競技連盟
- ・公益財団法人名古屋市教育スポーツ協会
- ・公益財団法人名古屋観光コンベンションビューロー
- ・一般社団法人ルーツ・スポーツ・ジャパン

④ヒアリングの実施期間

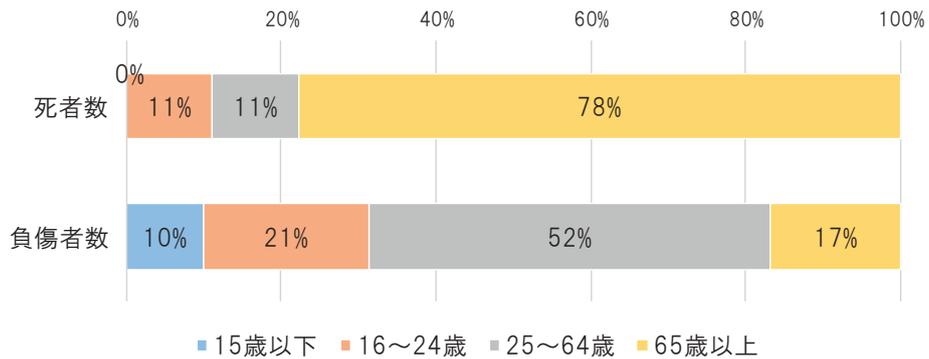
令和元（2019）年9月4日（水）～9月26日（木）

3 関連データの整理

(1) 自転車関連事故の特性

自転車乗車中の死傷者数をみると、死者数については65歳以上の割合が高く、負傷者数については25～64歳の割合が高い傾向がみられます。

■年齢階層別の自転車による交通事故死傷者数の構成比（令和元（2019）年）

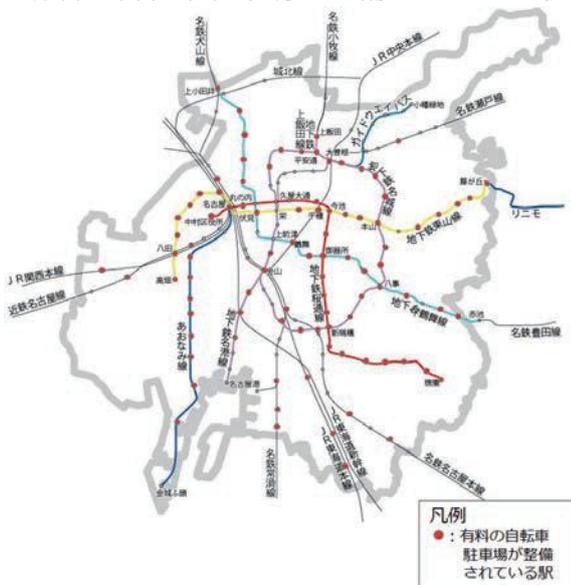


資料：名古屋市資料

(2) 自転車駐車場の整備状況

本市では、鉄道駅周辺の自転車駐車場（有料：93 駅、無料：47 駅）の整備を進めるとともに、一定規模以上の商業施設等に自転車駐車場の設置を義務づけています。

■有料の自転車駐車場が整備されている駅



※令和元（2019）年現在

■自転車駐車場の附置義務対象施設等※

| 施設区分 | 施設規模 | 自転車駐車場の整備の規模 | |
|--------------------------|-------------|-------------------|-----------|
| | | 店舗面積 | 台数 |
| 小売店舗 (書店・電器店) | 店舗面積400㎡超 | 5,000㎡以下 | 40㎡につき1台 |
| | | 5,000㎡超 10,000㎡以下 | 80㎡につき1台 |
| 小売店舗 (衣料品店・生活用品店・百貨店) | 店舗面積400㎡超 | 5,000㎡以下 | 160㎡につき1台 |
| | | 5,000㎡超 10,000㎡以下 | 160㎡につき1台 |
| 小売店舗 (その他) | 店舗面積400㎡超 | 5,000㎡以下 | 80㎡につき1台 |
| | | 5,000㎡超 10,000㎡以下 | 160㎡につき1台 |
| 銀行・信用金庫・郵便局・その他類する施設 | 店舗面積500㎡超 | 1,000㎡以下 | 25㎡につき1台 |
| | | 1,000㎡超 2,000㎡以下 | 50㎡につき1台 |
| | | 2,000㎡超 5,000㎡以下 | 100㎡につき1台 |
| | | 5,000㎡超 10,000㎡以下 | 200㎡につき1台 |
| 遊技場 | 店舗面積300㎡超 | 500㎡以下 | 400㎡につき1台 |
| | | 500㎡超 1,000㎡以下 | 15㎡につき1台 |
| | | 1,000㎡超 5,000㎡以下 | 30㎡につき1台 |
| | | 5,000㎡超 10,000㎡以下 | 60㎡につき1台 |
| 飲食店 | 店舗面積800㎡超 | 5,000㎡以下 | 120㎡につき1台 |
| | | 5,000㎡超 10,000㎡以下 | 240㎡につき1台 |
| 映画館 | 店舗面積1,600㎡超 | 5,000㎡以下 | 40㎡につき1台 |
| | | 5,000㎡超 10,000㎡以下 | 80㎡につき1台 |
| | | 10,000㎡超 | 160㎡につき1台 |

資料：名古屋市自転車等の放置の防止に関する条例をもとに作成
※銀行、遊技場は単独施設における自転車駐車場設置基準を掲載

久屋大通駅、上前津駅、栄駅など都心部の駅周辺では、依然として多くの自転車が放置されています。

■放置自転車等の多い駅（令和元（2019）年）

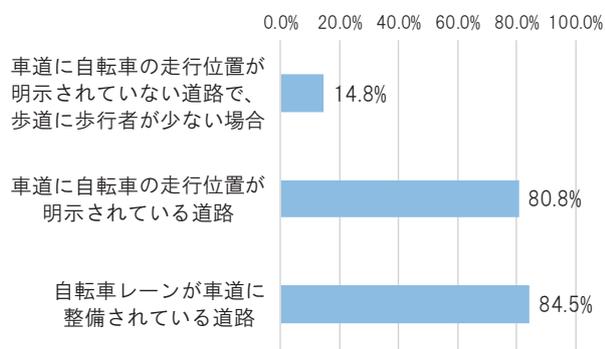
| 順位 | 駅名 | 市区町村名 | 放置台数 |
|----|-------------|-------|-------|
| 1 | 動物園前（新今宮） | 大阪市 | 1,062 |
| 2 | 久屋大通 | 名古屋市 | 921 |
| 3 | 上前津 | 名古屋市 | 829 |
| 4 | 栄 | 名古屋市 | 817 |
| 5 | 梅田（大阪梅田・大阪） | 大阪市 | 793 |
| 6 | 忍ヶ丘 | 四條畷市 | 758 |
| 7 | 伊勢佐木長者町 | 横浜市 | 722 |
| 8 | 高岳 | 名古屋市 | 715 |
| 9 | 松山市 | 松山市 | 683 |
| 10 | 丸の内 | 名古屋市 | 665 |
| 13 | 大須観音 | 名古屋市 | 496 |
| 15 | 名古屋 | 名古屋市 | 465 |
| 17 | 矢場町 | 名古屋市 | 439 |
| 20 | 伏見 | 名古屋市 | 338 |

資料：国土交通省 駅周辺における放置自転車等の実態調査（令和2（2020）年6月訂正）

（3）自転車の車道走行の実態と歩道を走行する理由

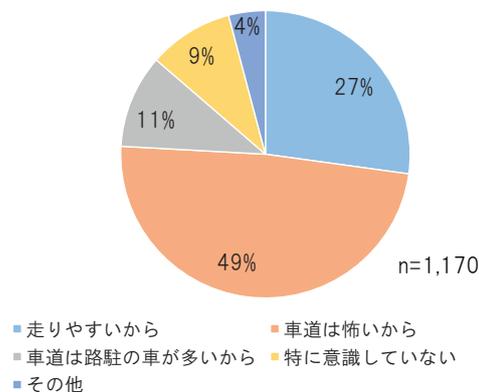
車道に自転車の通行位置が明示されている道路においては、多くの市民が車道を走行していると回答しています。しかし、他の調査結果から「車道は怖い」から歩道を走行するという自転車利用者もみられます。

■道路の整備状況別の市民が車道を走行すると回答した割合



資料：平成29年度 第2回市政アンケート

■歩道を走行する理由*



資料：（一財）日本自転車普及協会「平成27年度「自転車の利用に関する意識調査」報告書」

※「歩道のある道路では、どこを走っていますか？」で「歩道」、「ほとんど歩道・ときどき車道」と回答した回答者が対象

(4) パーソントリップ調査結果からみた本市での自転車利用実態

第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果等から市内での自転車利用状況を整理しました。

ア 本市における交通分担率

- ・本市における自転車の分担率は、平日が13.9%、休日が9.4%と平日の方が高い状況となっています。
- ・経年変化をみると概ね横ばいとなっています。

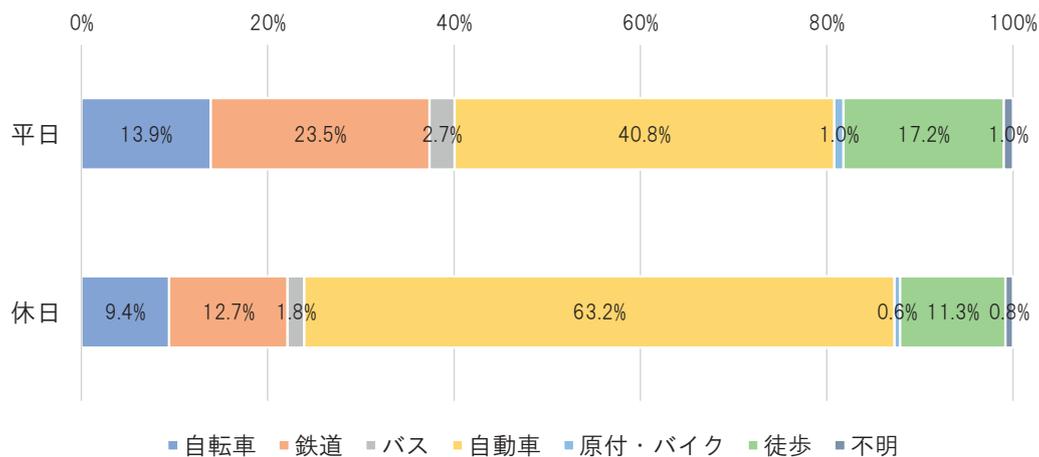


図 本市の平日・休日の交通手段分担率

資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果

※休日調査は、愛知県、名古屋市居住者を対象とした調査であり、平日と休日で調査対象が異なる

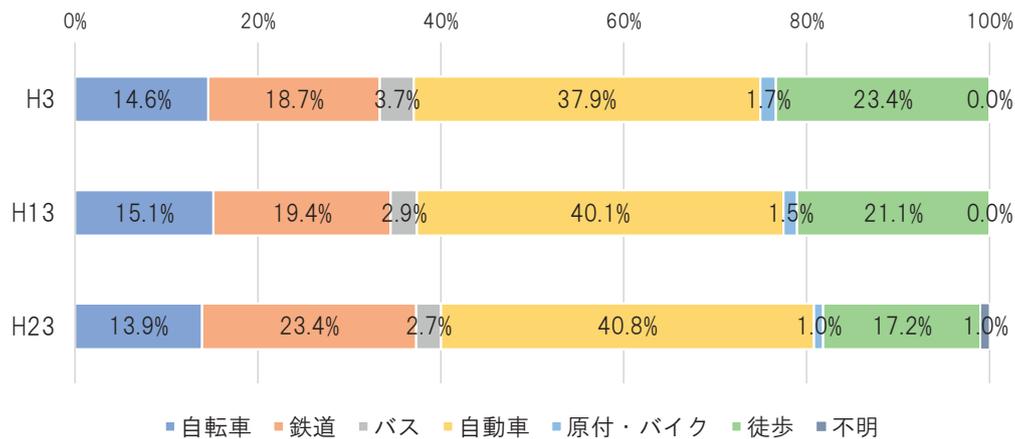


図 本市の交通手段分担率の経年変化

資料：第3回、第4回、第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果

※経年変化は平成3年に実施した第3回調査の調査圏域で集計を実施

- ・区内の代表交通手段分担率をみると、各区で1～2割程度の分担率となっており、北区、西区、中川区、南区で高くなっています。
- ・中区、緑区は他の区に比べ自転車の分担率が低くなっています。

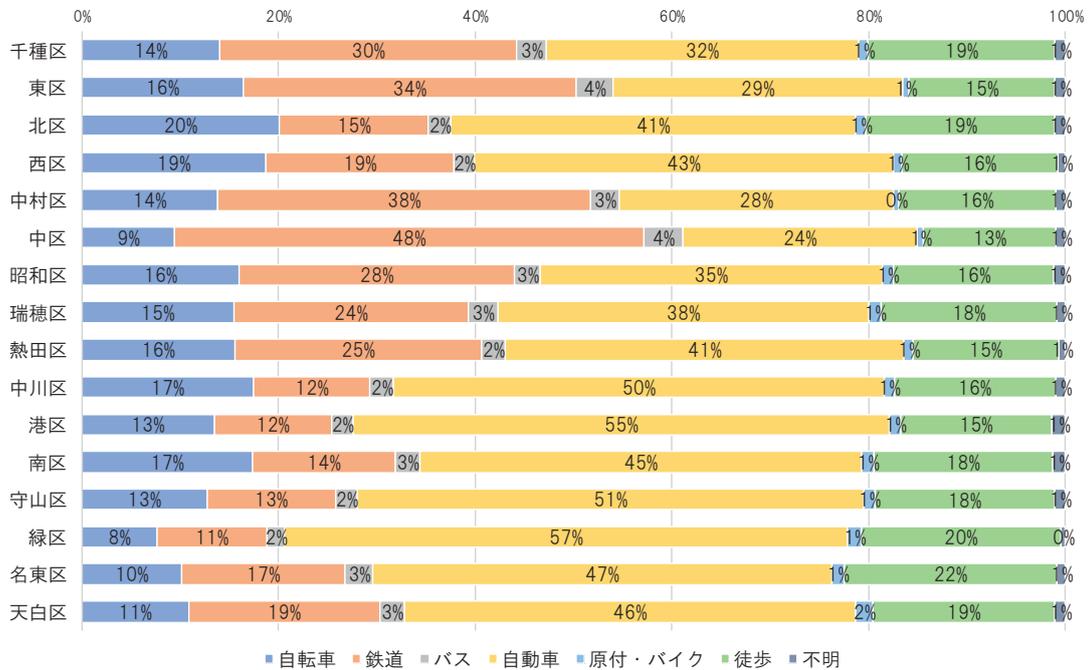


図 区別の代表交通手段分担率

資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果

イ 自転車利用の年齢構成

- ・ 自転車利用の年齢構成をみると、平日は30～40歳代の利用、休日は10歳代、40歳代、60歳代の利用が多い傾向がみられますが、いずれの年齢階層でも自転車は利用されています。
- ・ 経年変化をみると、60歳以上の利用割合が増加しており、その一方で20歳未満の割合が減少しています。

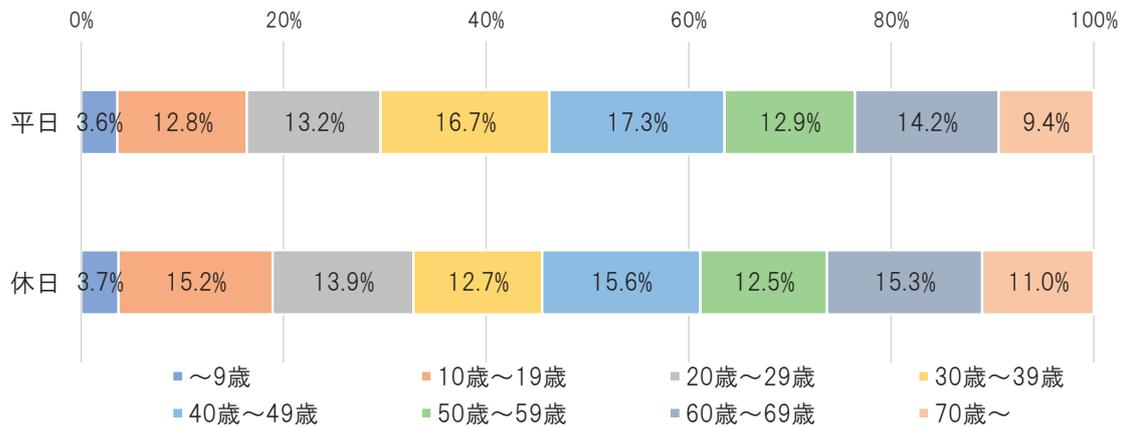


図 自転車利用の年齢階層構成比

資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果

※休日調査は、愛知県、名古屋市居住者を対象とした調査であり、平日と休日で調査対象が異なる

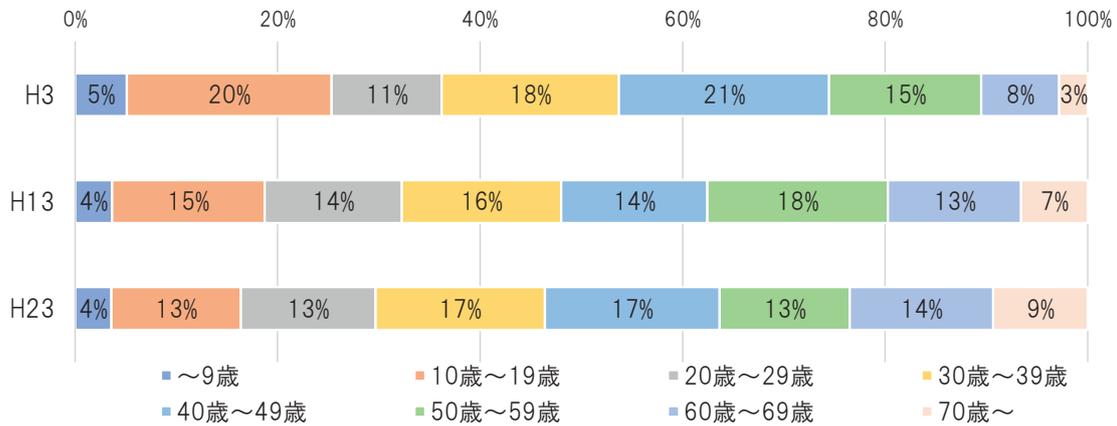


図 本市の自転車利用の年齢階層構成別経年変化

資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果

※経年変化は平成3年に実施した第3回調査の調査圏域で集計を実施

- ・年齢階層別の代表交通手段分担率をみると、各年代で1～2割程度の方が自転車を利用しており、平日、休日ともあらゆる世代が自転車を利用しています。
- ・本市の自転車利用の年齢階層構成比を東京都市圏、近畿圏の区部や政令指定都市と比べると、29歳以下の割合が、千葉市、京都市に次いで多い状況です。

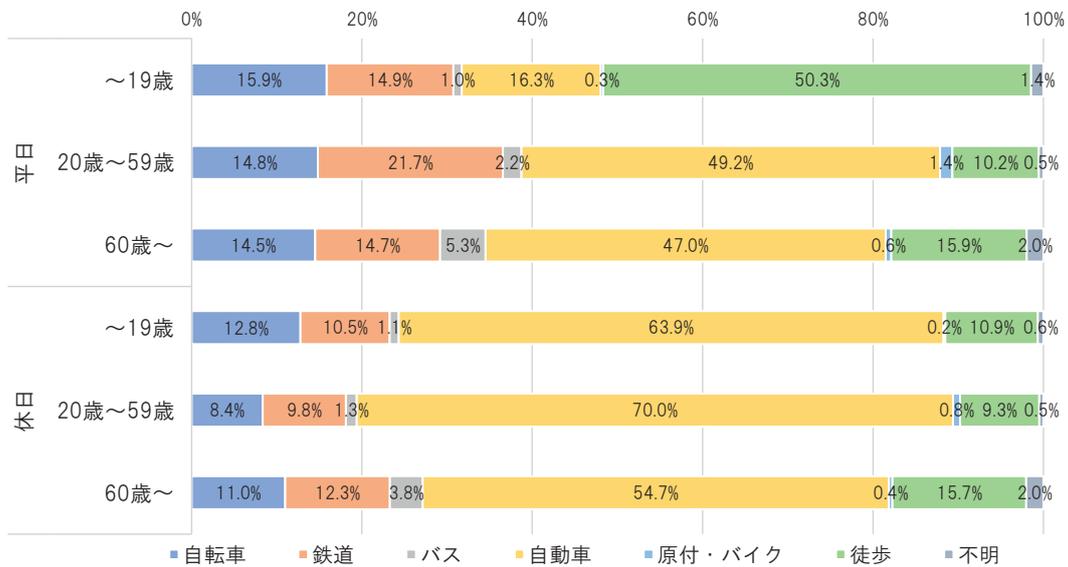


図 年齢階層別代表交通手段分担率

資料：第5回東京都市圏・近畿圏・中京都市圏パーソントリップ調査結果

※休日調査は、愛知県、名古屋市居住者を対象とした調査であり、平日と休日で調査対象が異なる

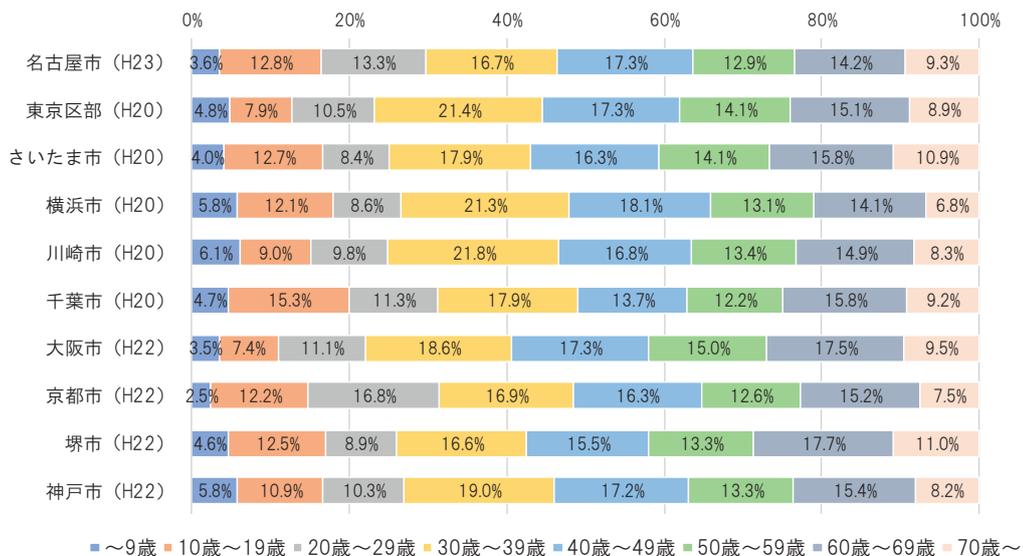


図 本市と他都市の自転車利用の年齢階層構成比

資料：第5回東京都市圏・近畿圏・中京都市圏パーソントリップ調査結果

ウ 自転車利用の目的

- ・ 自転車利用の目的をみると、平日・休日とも日常的自由目的の割合が最も多くなっています（帰宅目的は除く）。次いで、平日では出勤目的、登校目的、休日では出勤目的、非日常的自由目的が多くなっています。
- ・ 自転車利用の帰宅目的の割合が概ね半数を占めることから、自転車を代表交通手段とするトリップの多くが、出発地と目的地の往復の移動となっています。
- ・ 経年変化をみると、出勤目的の割合が増加傾向にあります。

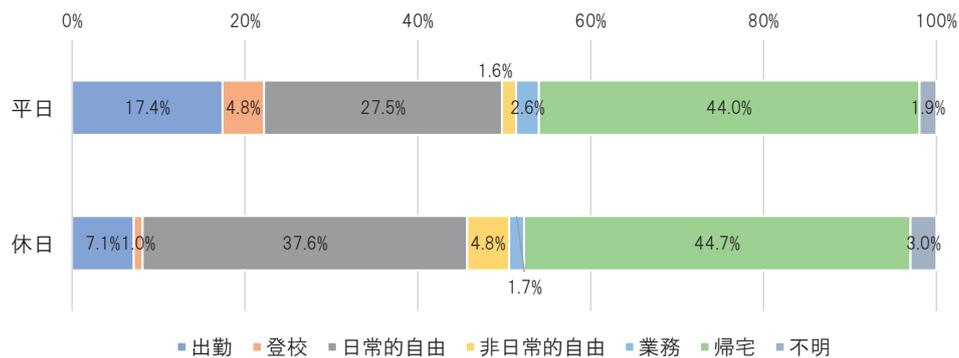


図 自転車利用の目的構成比

資料：第5回東京都市圏・近畿圏・中京都市圏パーソントリップ調査結果

※日常的自由は、「日常的な家事・買物」、「通院、デイケア・デイサービス」、「習い事・塾など」、「食事」、「社交」、「娯楽・文化」、「送迎・付き添い」、「散歩・ジョギング」、「地域活動・ボランティアなど」、「その他の自由目的」

※非日常的自由は、「日常的でない買物」、「観光・行楽・レジャーなど」

※休日調査は、愛知県、名古屋市居住者を対象とした調査であり、平日と休日で調査対象が異なる

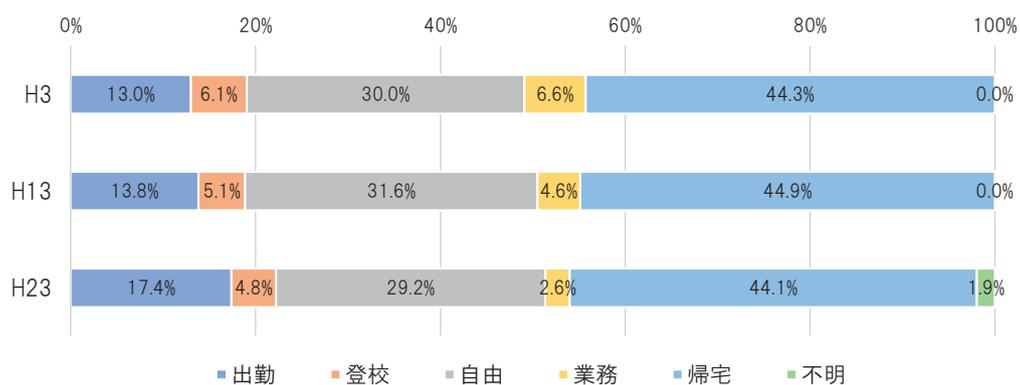


図 目的構成別経年変化

資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果

※経年変化は平成3年に実施した第3回調査の調査圏域で集計を実施

- ・年齢階層別の目的構成をみると、平日では19歳未満は登校や日常的自由目的、20～59歳は出勤や日常的自由目的、60歳以上では日常的自由目的での利用が多くみられます。一方、休日では、いずれの年齢階層でも日常的自由目的での利用が多くみられます。
- ・区別の目的構成をみると、各区とも日常的自由目的で多く利用されています。また、中区は出勤目的での利用が多い傾向がみられます。

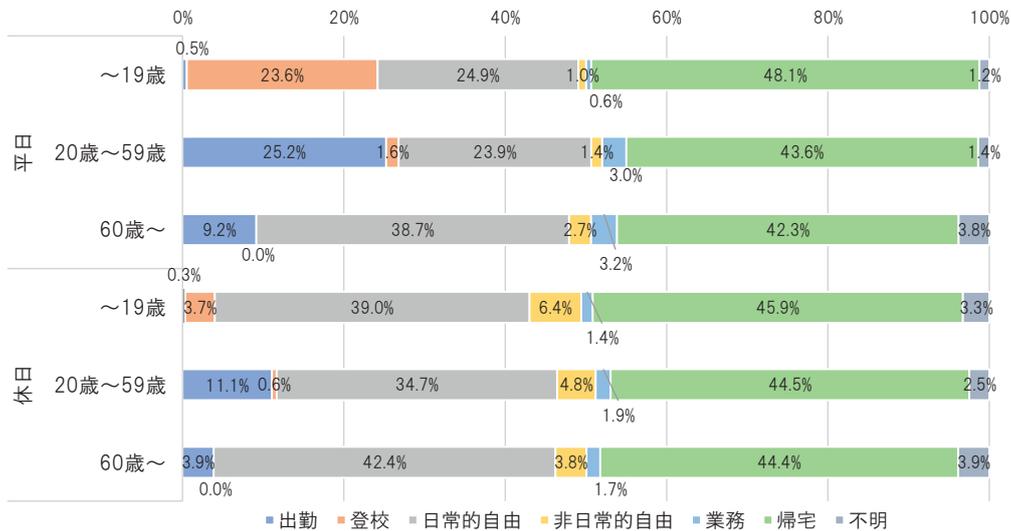


図 自転車利用の年齢構成別目的構成比

資料：第5回東京都市圏・近畿圏・中京都市圏パーソントリップ調査結果

※休日調査は、愛知県、名古屋市居住者を対象とした調査であり、平日と休日で調査対象が異なる

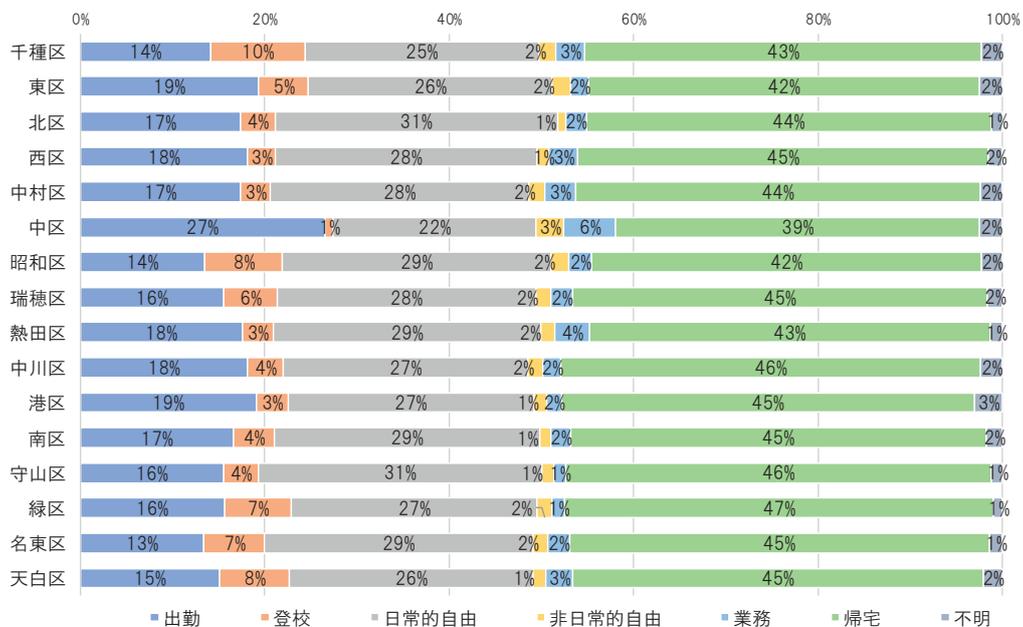


図 自転車利用の区別の目的構成比

資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果

- ・本市の自転車利用の目的構成比を東京都市圏、近畿圏の区部や政令指定都市と比べると、東京区部に次いで出勤での利用が多い傾向がみられます。

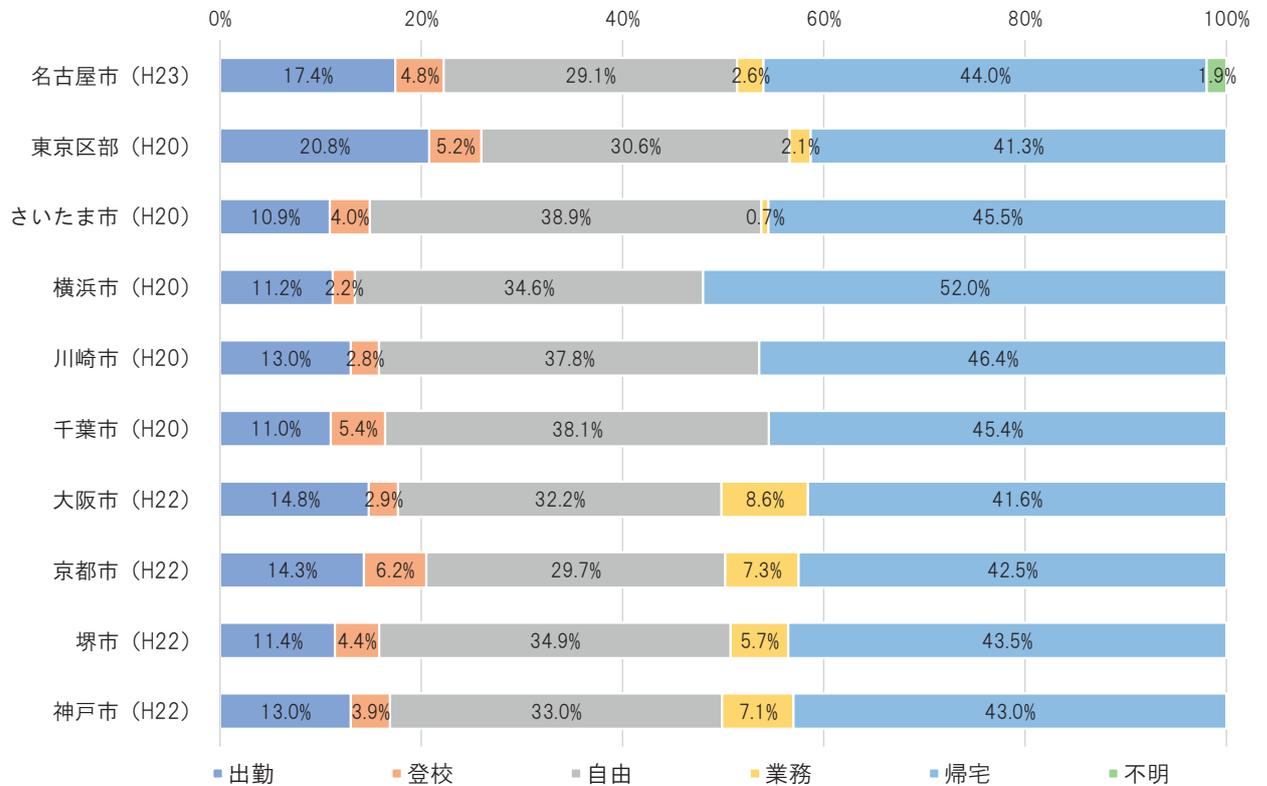


図 本市と他都市の自転車利用の目的構成比

資料：第5回東京都市圏・近畿圏・中京都市圏パーソントリップ調査結果

※上記集計に活用した東京都市圏パーソントリップ調査の集計システムでは、データの出現数が小さい場合、データは秘匿されている。上記はそういった秘匿値を含まない集計結果である。

エ 自転車利用の移動時間

- ・ 自転車利用を移動時間別にみると、移動時間 10 分以下の自転車の分担率は 25%であり、移動時間が増加すると自転車利用割合が減少していきます。
- ・ 本市での自転車移動時間構成比は他地域と比べて大きな違いはみられません。

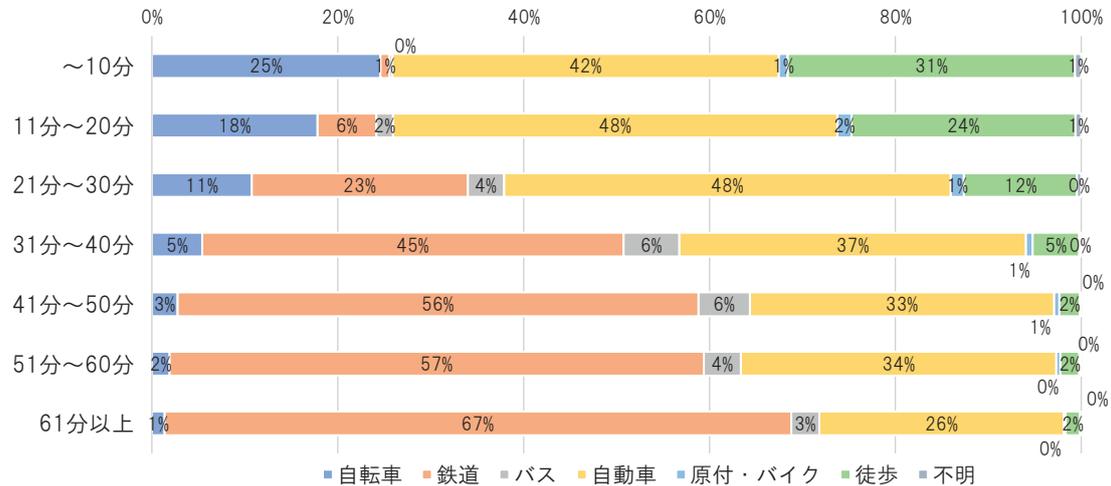


図 自転車利用の移動時間別代表交通手段分担率

資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果

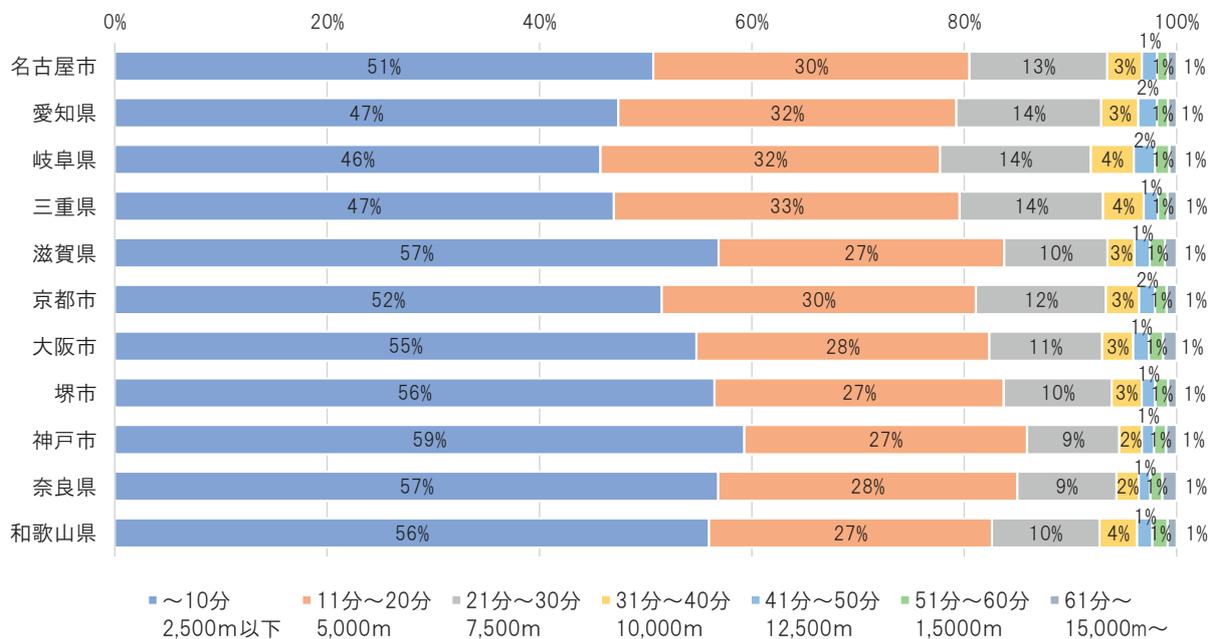


図 本市と他都市の代表交通手段自転車の移動時間構成比

資料：第5回近畿圏・中京都市圏パーソントリップ調査結果

オ 鉄道端末手段としての自転車利用

- ・自転車利用方法をみると、その多くが代表交通手段としての利用（目的地まで自転車を利用する移動）となっています。
- ・自転車の端末交通手段分担率は7～8%程度であり、中京都市圏全体と比べると低い傾向がみられます。

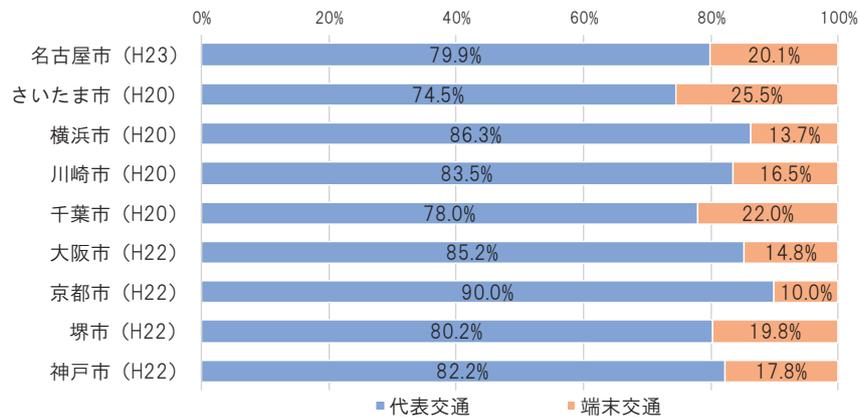


図 本市と他都市の自転車利用の代表交通手段・端末手段構成比

資料：第5回東京都市圏・近畿圏・中京都市圏パーソントリップ調査結果

※代表交通手段は関連トリップ数（＝発生集中交通量－内々交通量）、端末交通手段はアクセス利用（出発地から駅までの移動）とイグレス利用（駅から目的地までの移動）の合計値

※代表交通手段とは、ひとつのトリップでいくつかの交通手段を乗り継いだ場合の代表的な交通手段のことをいい、優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順とする。

※上記集計に活用した東京都市圏パーソントリップ調査の集計システムでは、データの出現数が小さい場合、データは秘匿されている。上記はそういった秘匿値を含まない集計結果である。

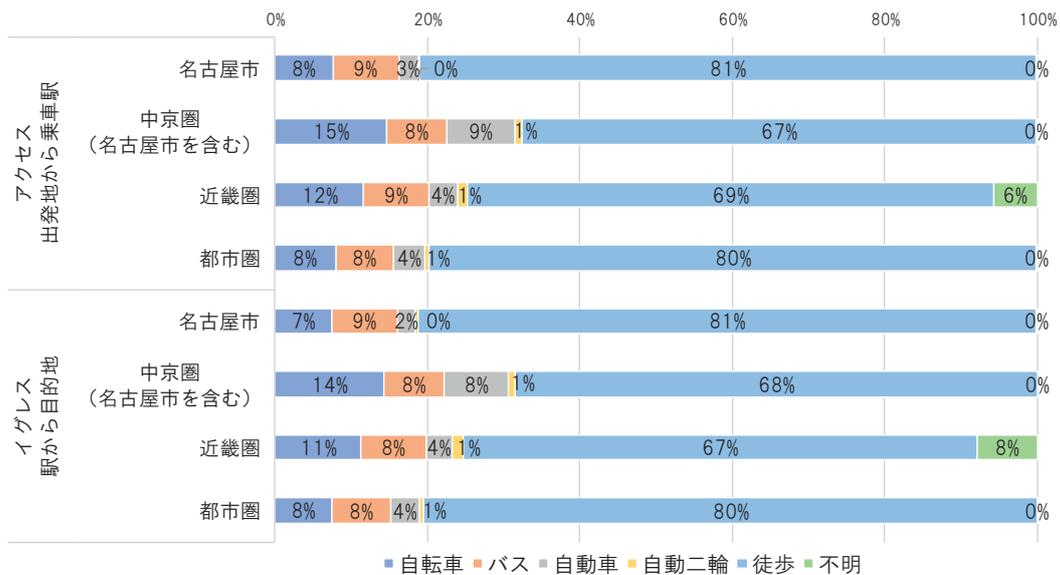


図 本市と他圏域の自転車利用の端末代表交通手段構成比

資料：第5回東京都市圏・近畿圏・中京都市圏パーソントリップ調査結果

カ 自動車から自転車への転換の可能性

- ・交通手段別の移動距離と移動時間の関係から、移動距離が5 km未満の移動では、自転車は移動時間が最も短い交通手段とされています。
- ・自動車の移動速度を17.5 km/hとした場合、5 km進むのにかかる時間は約17分となるため、移動時間からみて自動車から自転車への転換の候補となる移動は、移動時間10分以下の約63万トリップです。
- ・上記の移動時間が10分以下の自動車利用のうち、同行者数が多い移動は自転車への転換は容易ではなく、また効率的ではないと考えられることから、同行者数がない移動が自転車への転換候補となります。移動時間10分以下の自動車利用では、同行者数0人が約50%を占めており、その同行者別の名古屋市関連のトリップ数は31.5万トリップです。例えば該当するトリップ数を本市の外出者1人あたりの平均トリップ回数(2.91トリップ/人日)で除し、簡便に移動者数を算出すると、その数は約10.8万人と試算されます※。

※自動車から自転車へ転換が考えられる移動を、移動時間が短く(10分以下)、同行者数が少ない自転車利用と仮定し、公表されている「データ集計システム」を活用し簡便に算出。

自動車から自転車へ転換が考えられる移動(約10.8万人)

＝移動時間が10分以下で同行者数が0人の自動車利用(約31.5万トリップ)

÷本市の外出者1人あたりの平均トリップ回数(2.91トリップ/人日)

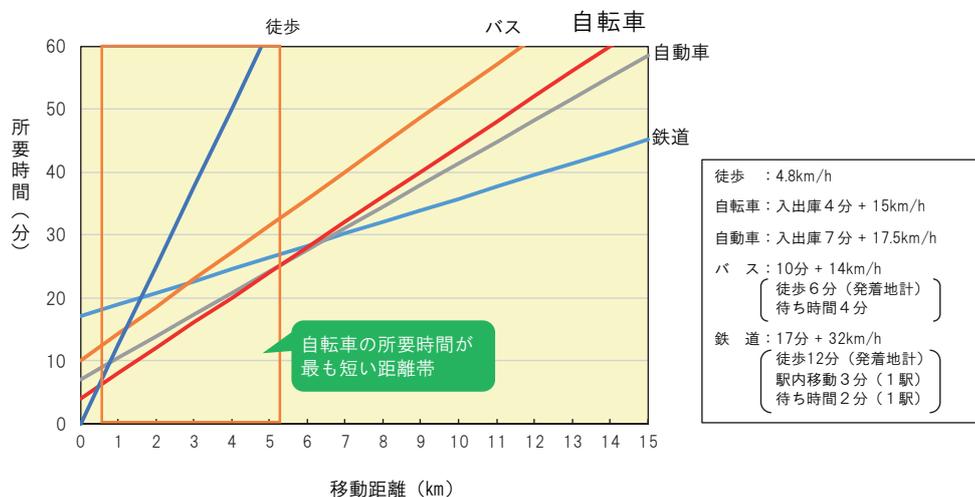


図 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

資料：国土交通省「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」を基に作成

表 移動時間帯別代表交通手段別の本市関連トリップ数

| | | 自転車 | 鉄道 | バス | 自動車 | 原付・バイク | 徒歩 | 不明 |
|------|---------|---------|---------|--------|---------|--------|---------|--------|
| 移動時間 | ～10分 | 360,365 | 16,119 | 4,397 | 633,841 | 14,620 | 449,916 | 10,004 |
| | 11分～20分 | 216,081 | 78,911 | 21,347 | 635,358 | 19,636 | 284,679 | 7,648 |
| | 21分～30分 | 97,679 | 214,893 | 33,838 | 507,577 | 15,086 | 104,485 | 4,234 |
| | 31分～40分 | 25,878 | 227,828 | 26,645 | 221,941 | 3,919 | 21,703 | 1,119 |
| | 41分～50分 | 11,817 | 265,388 | 21,652 | 182,509 | 3,045 | 8,196 | 717 |
| | 51分～60分 | 7,968 | 313,161 | 16,982 | 209,486 | 2,647 | 7,729 | 1,029 |
| | 61分以上 | 6,679 | 516,230 | 16,553 | 207,969 | 1,451 | 7,063 | 657 |

資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果

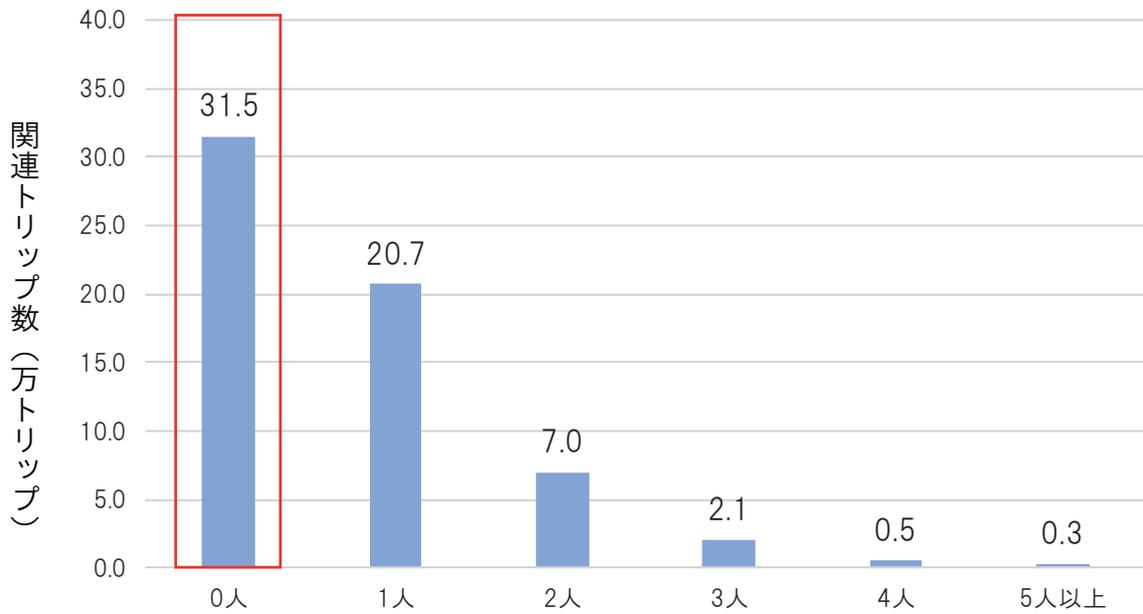


図 同行者別の本市関連のトリップ数 (移動時間 10 分以下の自動車利用 (代表交通手段))

資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果



名古屋市自転車活用推進計画

令和3年3月

発行 名古屋市

編集 緑政土木局 路政部 自転車利用課

〒460-8508 名古屋市中区三の丸三丁目1番1号

電話番号 052-972-2877

F A X 052-972-4183

メールアドレス a2876@ryokuseidoboku.city.nagoya.lg.jp