

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、健康づくりの取り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

あらゆる機会で自転車の魅力、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㈱）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」

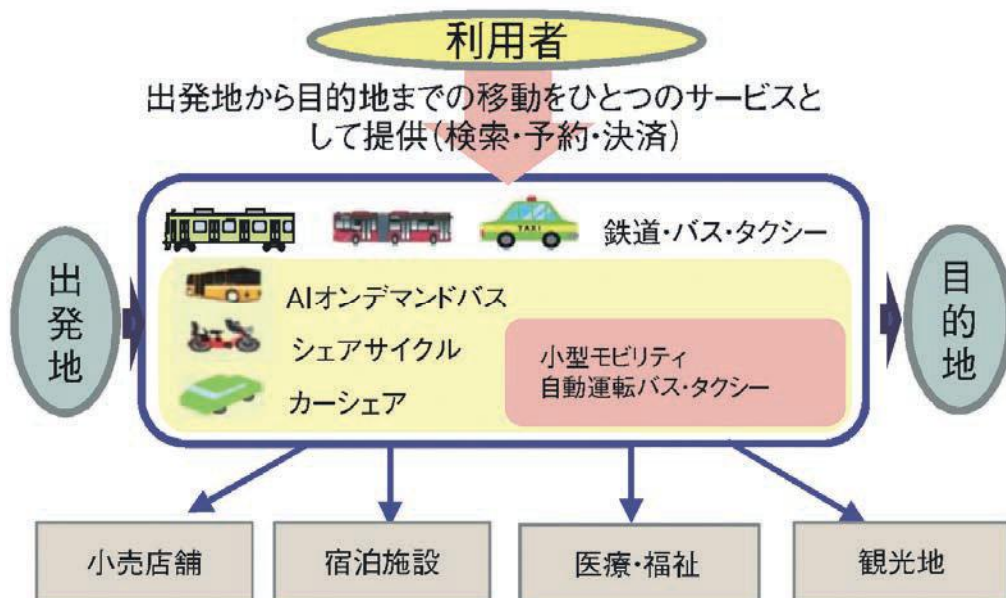
将来のめざす姿の実現のために検討する施策

「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ルスポーツの振興を推進する

市民のサイクル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、市民のサイクルスポーツの認知度の向上やサイクル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と、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
方針 1 自転車利用環境の形成	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
方針 2 自転車の安心・安全利用の促進	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
方針 3 自転車利用の拡大	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
将来のめざす姿の実現のために 検討する施策	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
	既存施設等の活用によりサイクルスポーツの振興を推進する
	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
	災害時における自転車の活用を推進する

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発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※

※関係局とは名古屋市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

