



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。

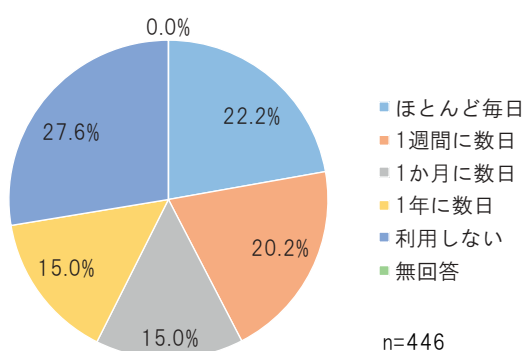
■ アンケート実施期間

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

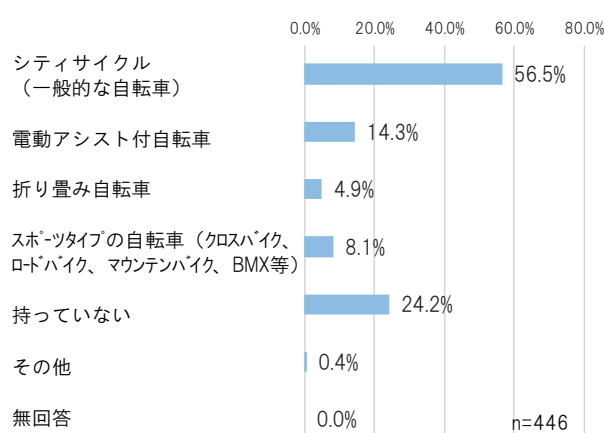
■ モニター数・アンケート回答数

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）

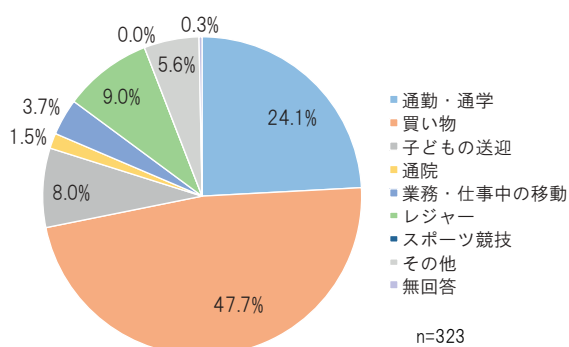


問2【※必須】あなたが所有している自転車の
タイプは何ですか。（選択はいくつでも）

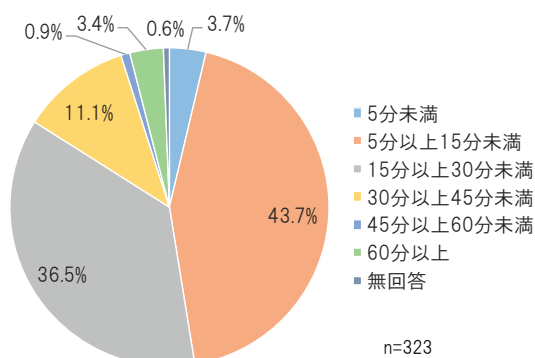


次の問3～8は問1で自転車を「ほとんど毎日、利用する」、「1週間に毎日、利用する」、「1か月に数日、利用する」、「1年に数日、利用する」と答えた方におたずねします。問1で「利用しない」と答えた方は問9にお進みください。

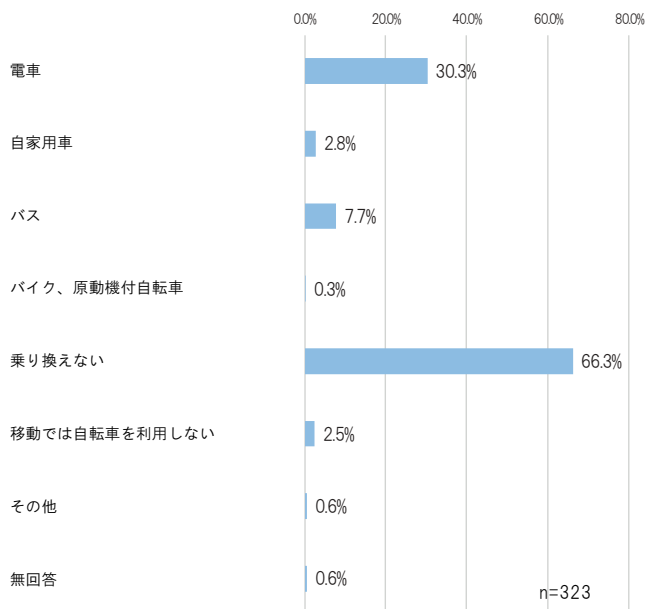
問3 あなたは、自転車を主にどのような目的
で利用しますか。（選択は1つ）



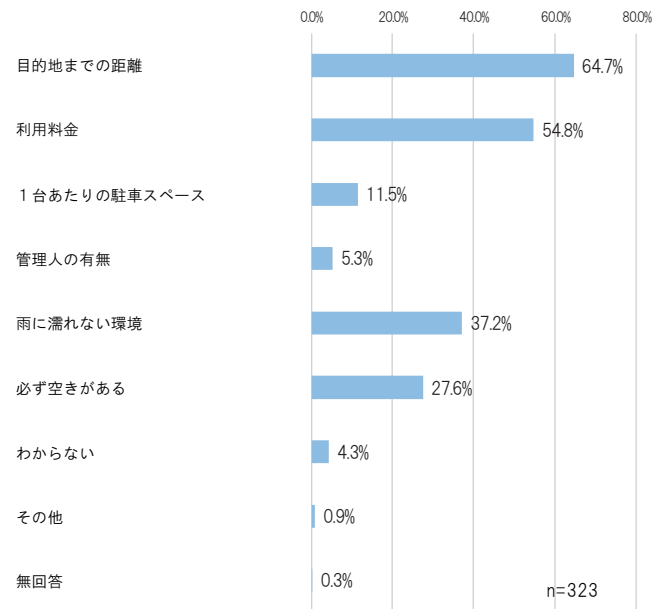
問4 上記で答えた主な利用目的において、自
転車に乗っている時間は1回当たりどの
くらいですか。（選択は1つ）



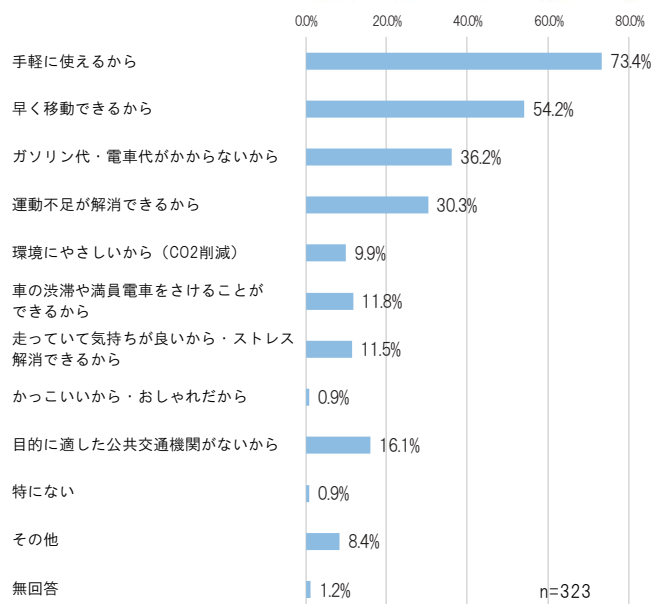
問5 あなたが自転車で移動するとき、自転車からどの交通手段へ（またはどの交通手段から自転車へ）乗り換えますか。（選択はいくつでも）



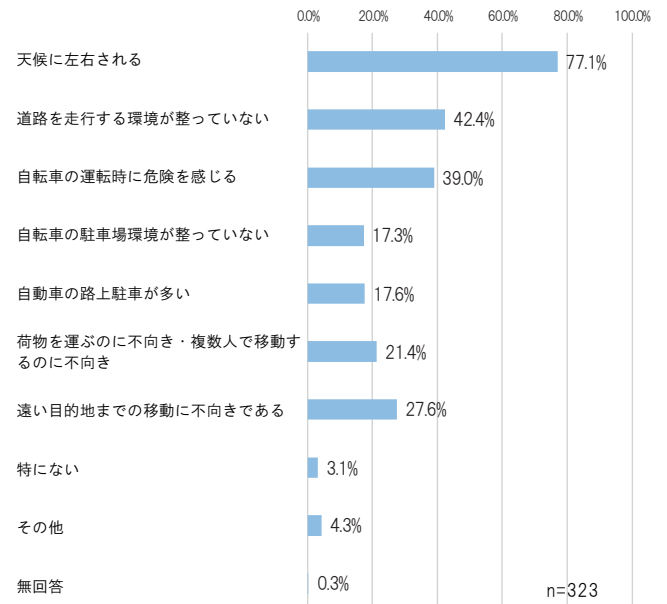
問6 あなたが自転車駐車場を選ぶとき、重視することは何ですか。（選択は3つまで）



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）

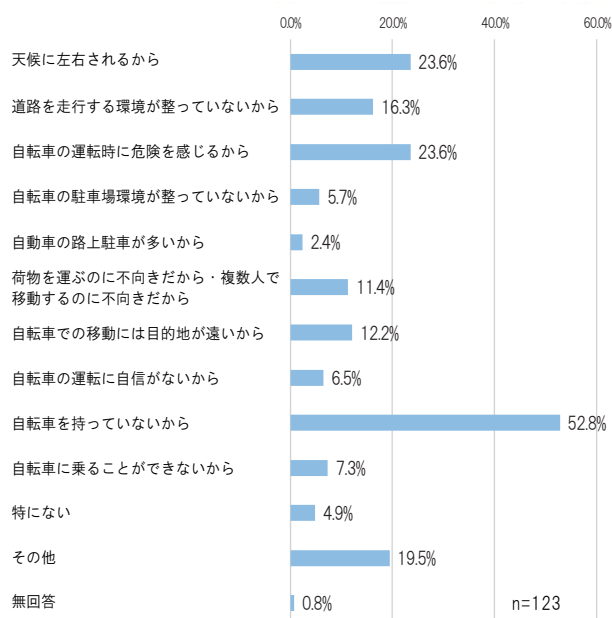


問8 あなたが自転車を利用するとき、不満に思うことは何ですか。（選択は3つまで）



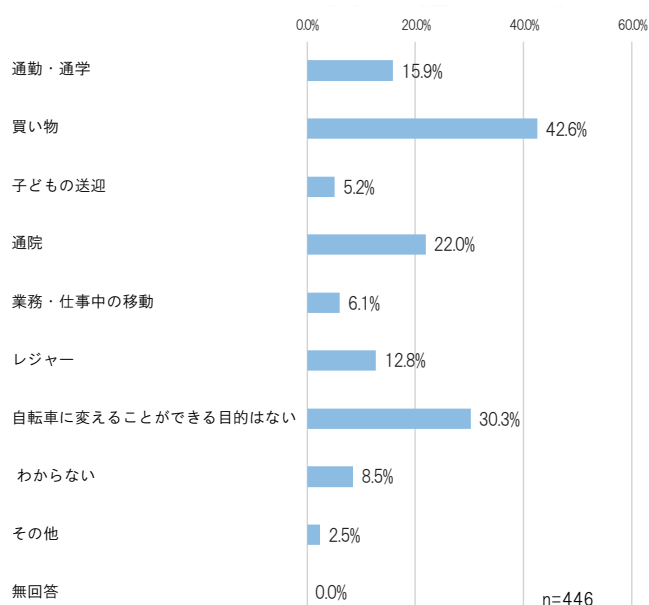
次の問9は問1で自転車を「利用しない」と答えた方におたずねします。「ほとんど毎日、利用する」、「1週間に数日、利用する」、「1か月に数日、利用する」、「1年に数日、利用する」と答えた方は問10にお進みください。

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）

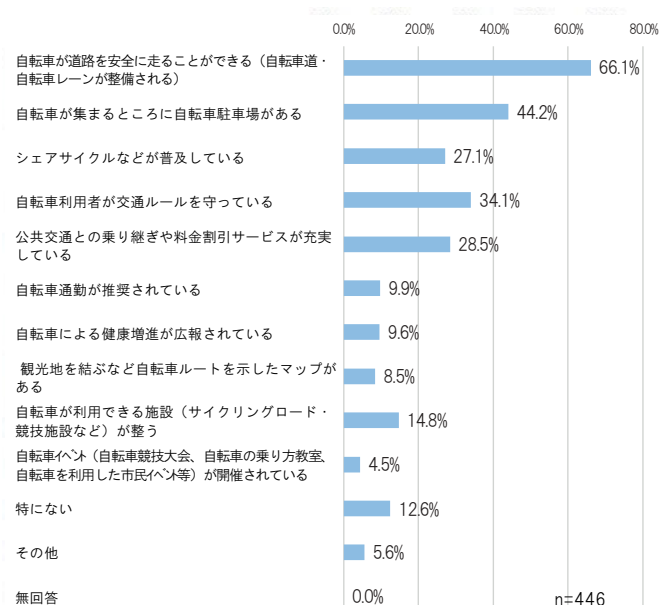


次の問10からはすべての方におたずねします。

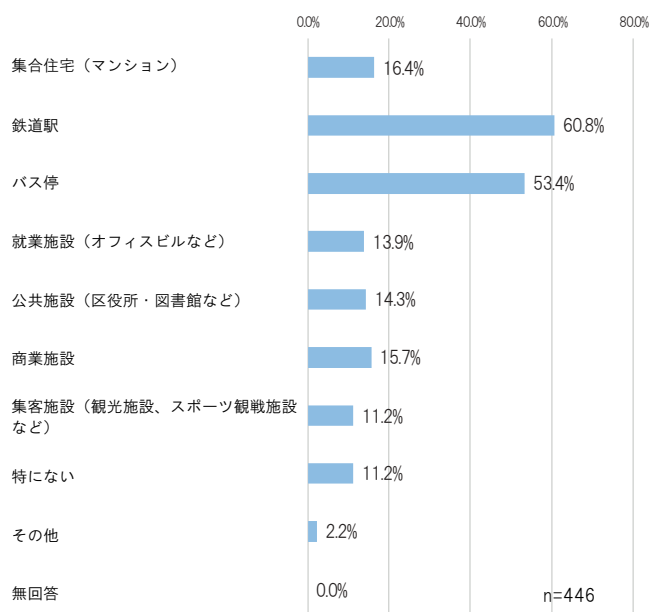
問10【※必須】あなたが自転車以外で外出している目的のうち、自転車での外出に変えることが可能と思われる目的はありますか。（選択はいくつでも）



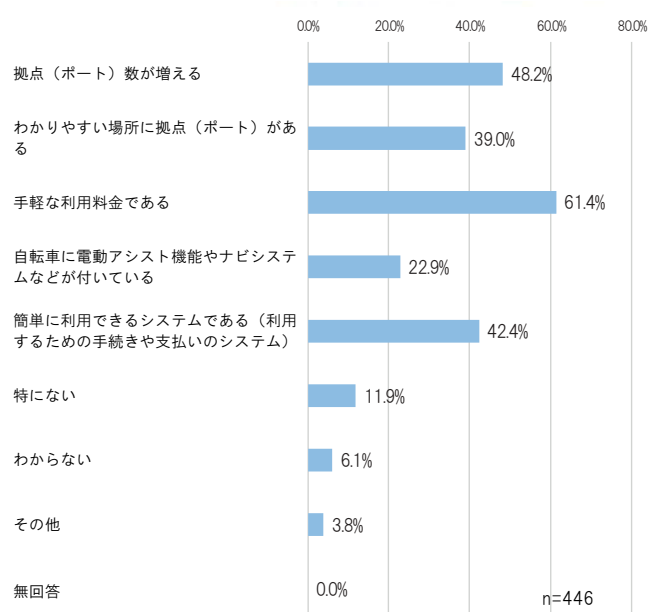
問11【※必須】あなたは、どのような環境が整えば、自転車を（さらに）利用しようと思いますか。（選択はいくつでも）



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、自転車移動に向い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

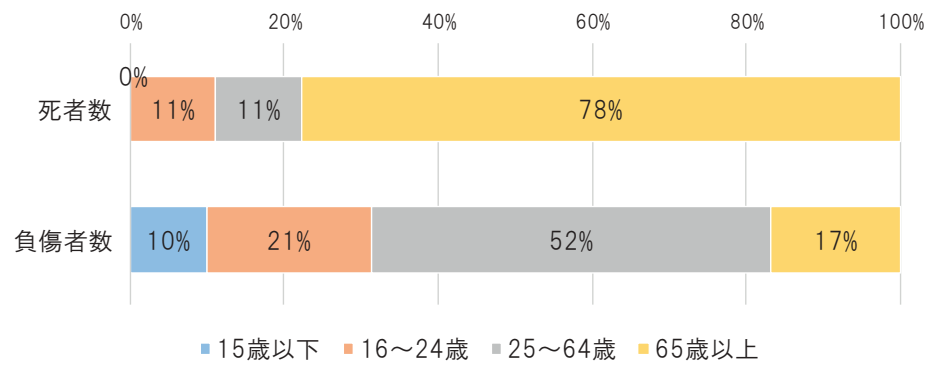
令和元（2019）年９月４日（水）～９月２６日（木）

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）

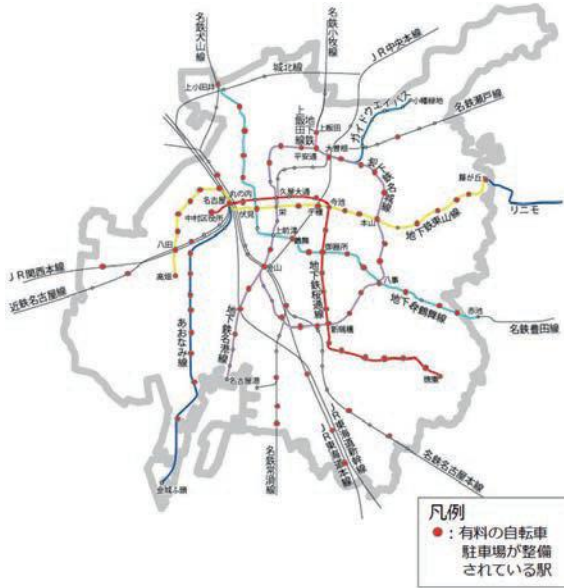


資料：名古屋市資料

(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
		10,000㎡超	160㎡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	80㎡につき1台
		5,000㎡超 10,000㎡以下	160㎡につき1台
		10,000㎡超	320㎡につき1台
小売店舗 (その他)	店舗面積400㎡超	5,000㎡以下	20㎡につき1台
		5,000㎡超 10,000㎡以下	40㎡につき1台
		10,000㎡超	80㎡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	10,000㎡超	400㎡につき1台
		500㎡以下	15㎡につき1台
		500㎡超 1,000㎡以下	30㎡につき1台
		1,000㎡超 5,000㎡以下	60㎡につき1台
飲食店	店舗面積800㎡超	5,000㎡超 10,000㎡以下	120㎡につき1台
		10,000㎡超	240㎡につき1台
		5,000㎡以下	40㎡につき1台
		5,000㎡超 10,000㎡以下	80㎡につき1台
映画館	店舗面積1,600㎡超	10,000㎡超	160㎡につき1台
		5,000㎡以下	80㎡につき1台
		5,000㎡超 10,000㎡以下	320㎡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）

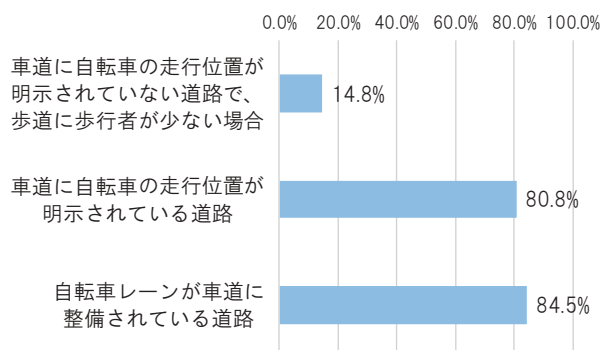
順位	駅名	市区町村名	放置台数
1	動物園前（新今宮）	大阪市	1,062
2	久屋大通	名古屋市	921
3	上前津	名古屋市	829
4	栄	名古屋市	817
5	梅田（大阪梅田・大阪）	大阪市	793
6	忍ヶ丘	四條畷市	758
7	伊勢佐木長者町	横浜市	722
8	高岳	名古屋市	715
9	松山市	松山市	683
10	丸の内	名古屋市	665
13	大須観音	名古屋市	496
15	名古屋	名古屋市	465
17	矢場町	名古屋市	439
20	伏見	名古屋市	338

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

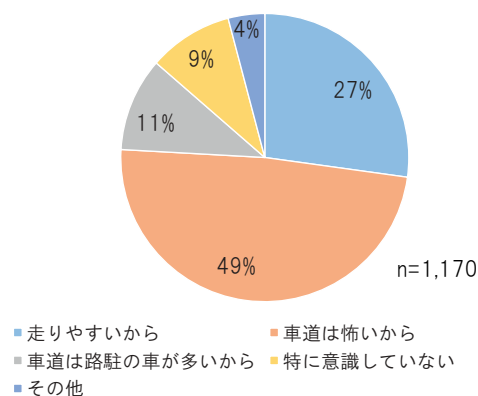
車道に自転車の通行位置が明示されている道路においては、多くの市民が車道を走行していると回答しています。しかし、他の調査結果から「車道は怖い」から歩道を走行するという自転車利用者もみられます。

■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。

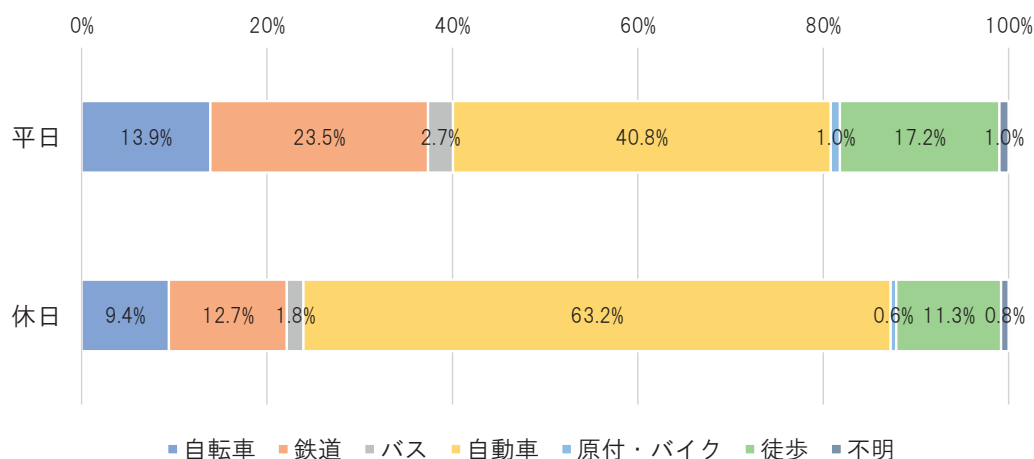


図 本市の平日・休日の交通手段分担率

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

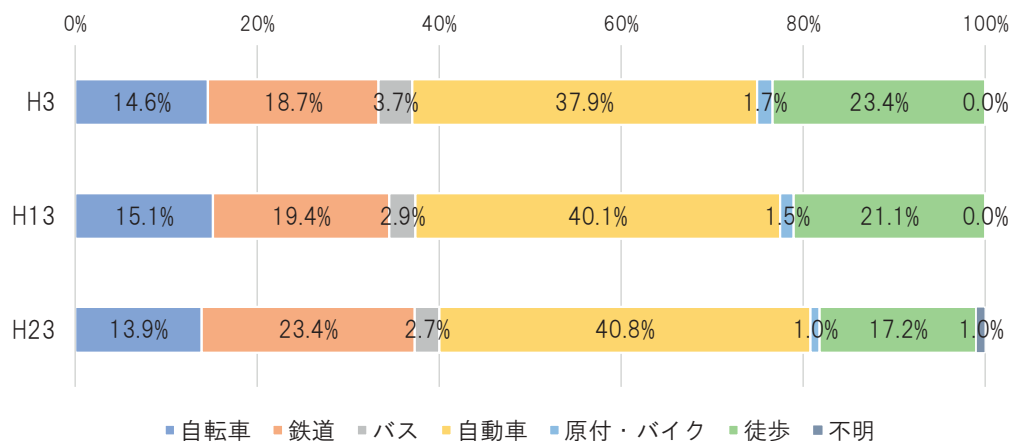


図 本市の交通手段分担率の経年変化

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。

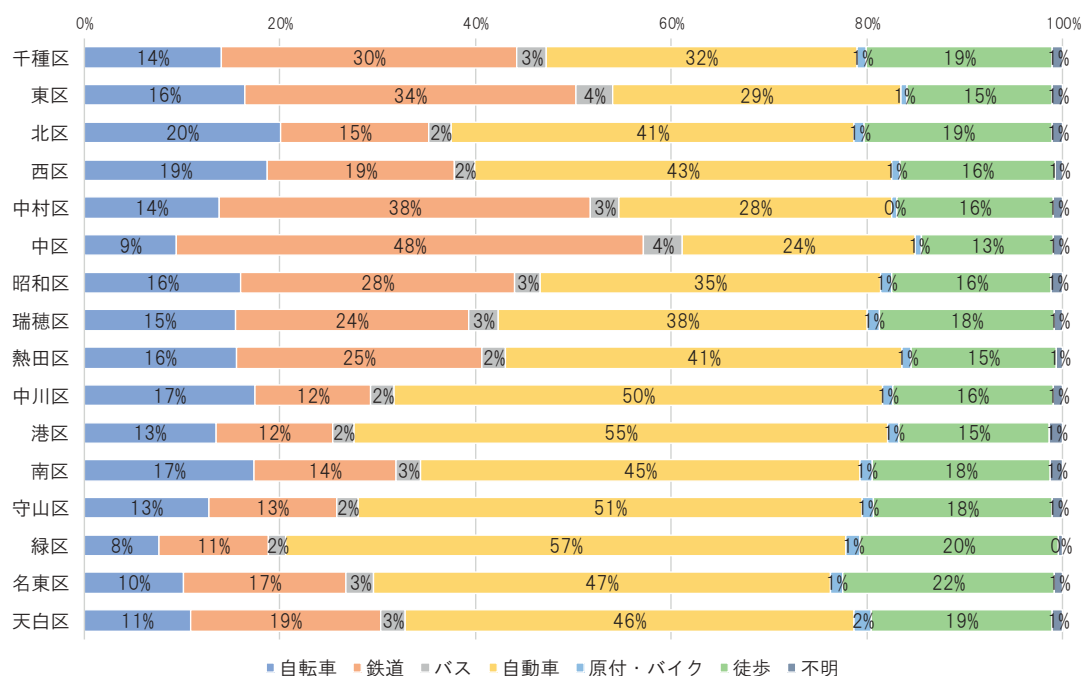


図 区別の代表交通手段分担率

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。

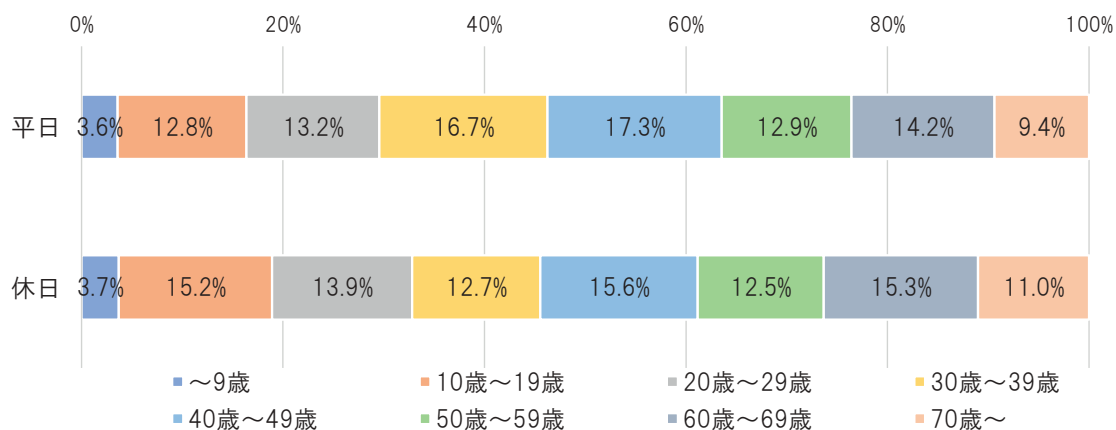


図 自転車利用の年齢階層構成比

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

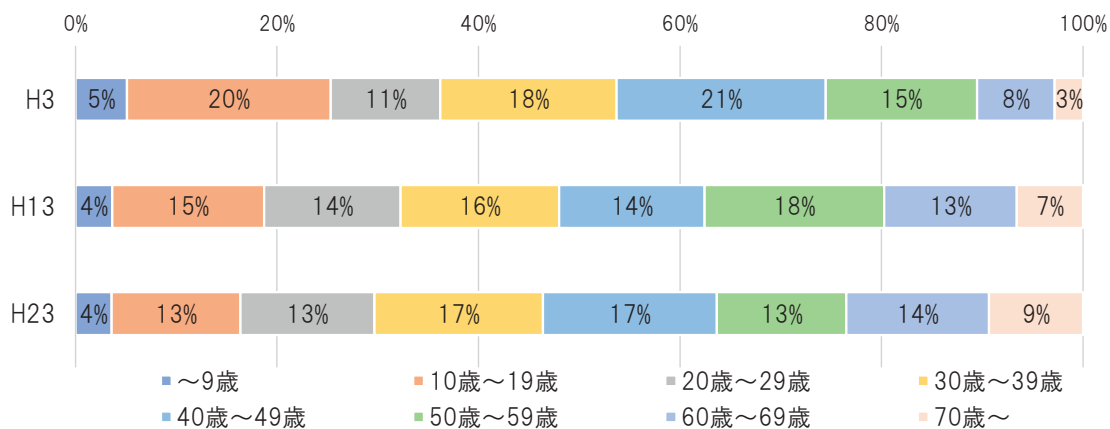


図 本市の自転車利用の年齢階層構成別経年変化

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。

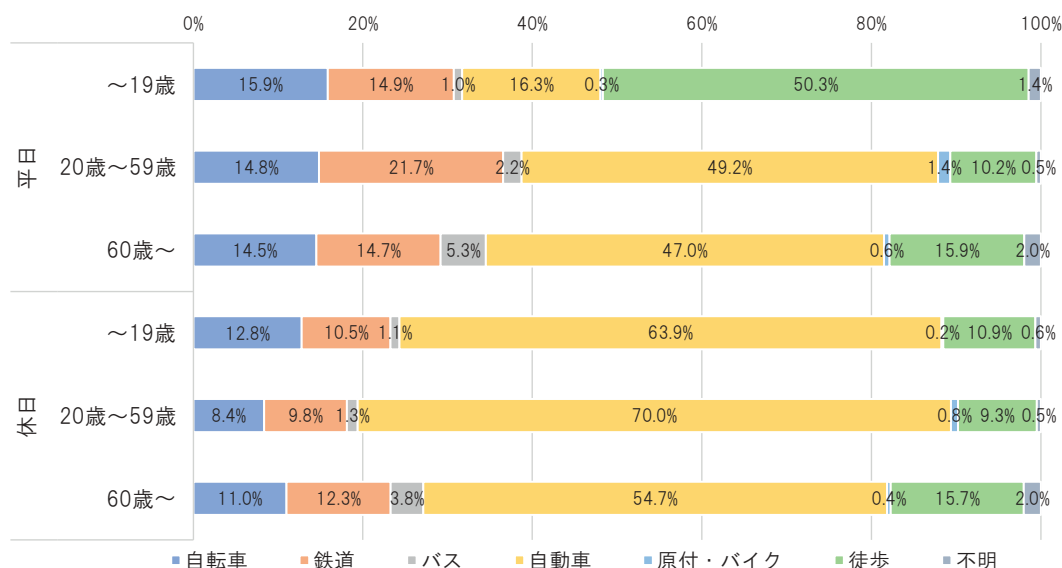


図 年齢階層別代表交通手段分担率

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

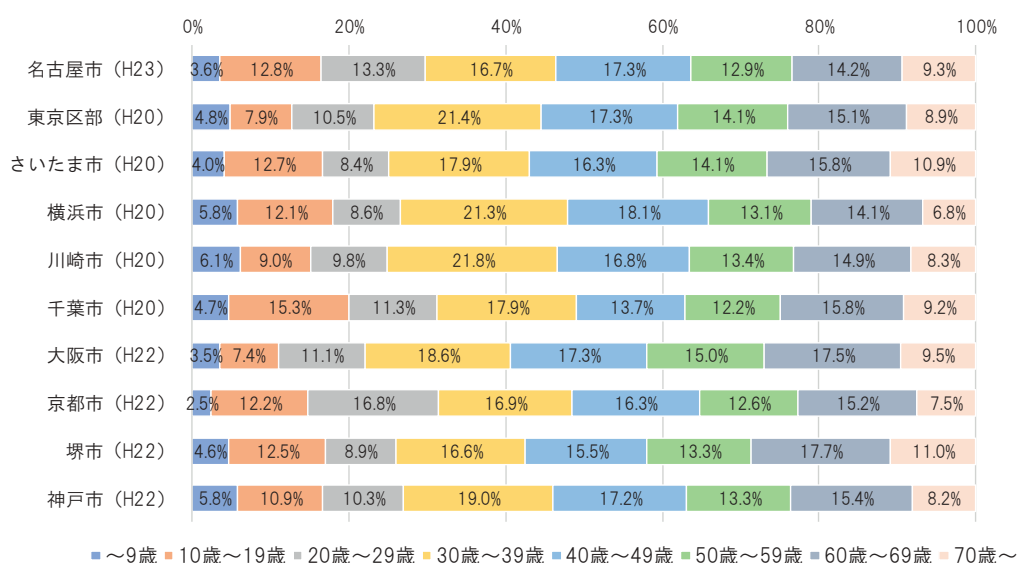


図 本市と他都市の自転車利用の年齢階層構成比

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。

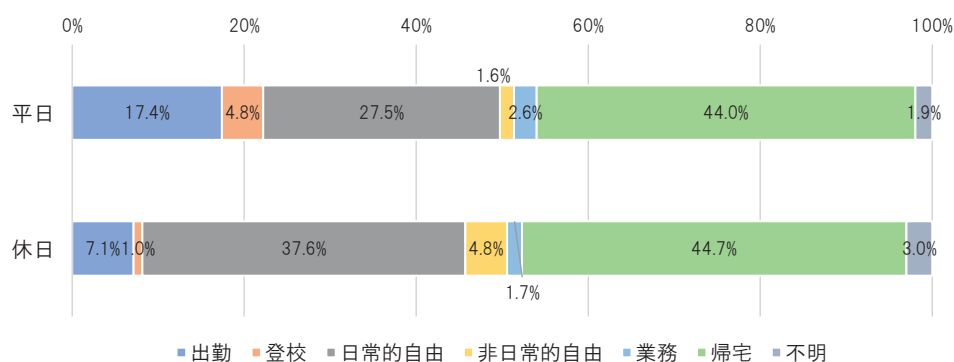


図 自転車利用の目的構成比

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

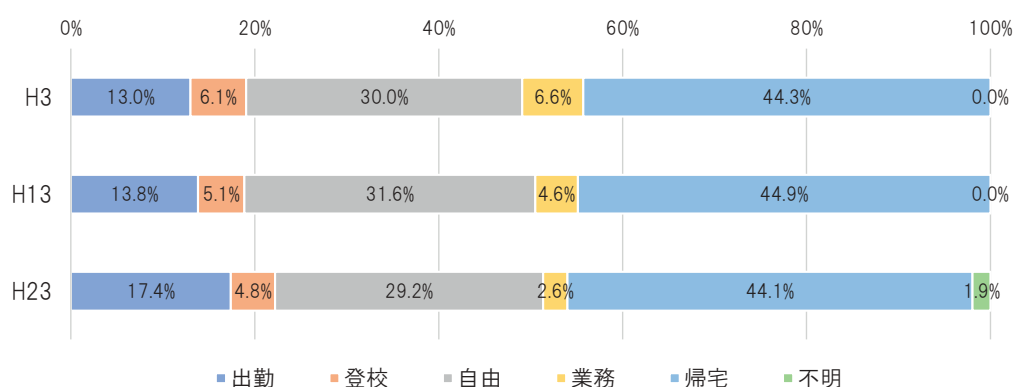


図 目的構成別経年変化

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。

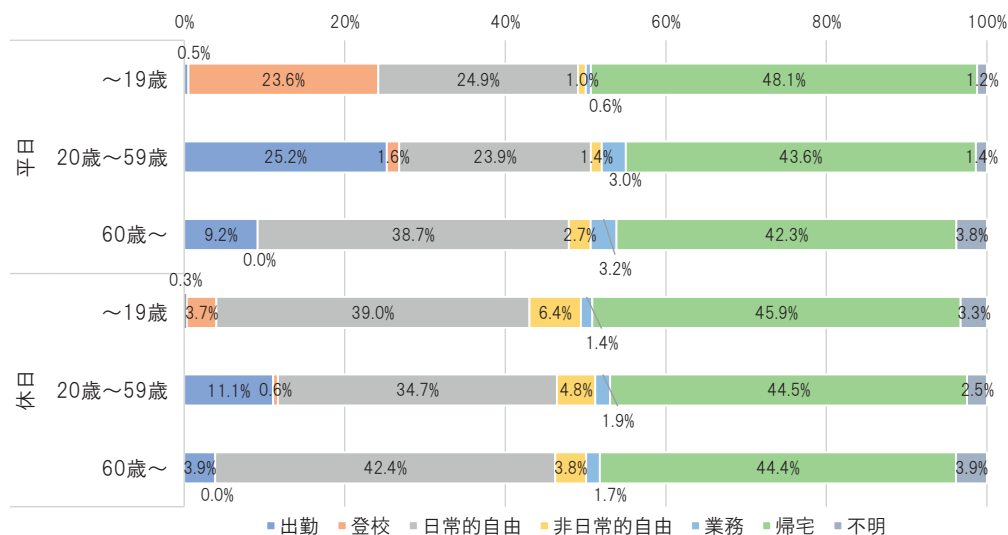


図 自転車利用の年齢構成別目的構成比

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

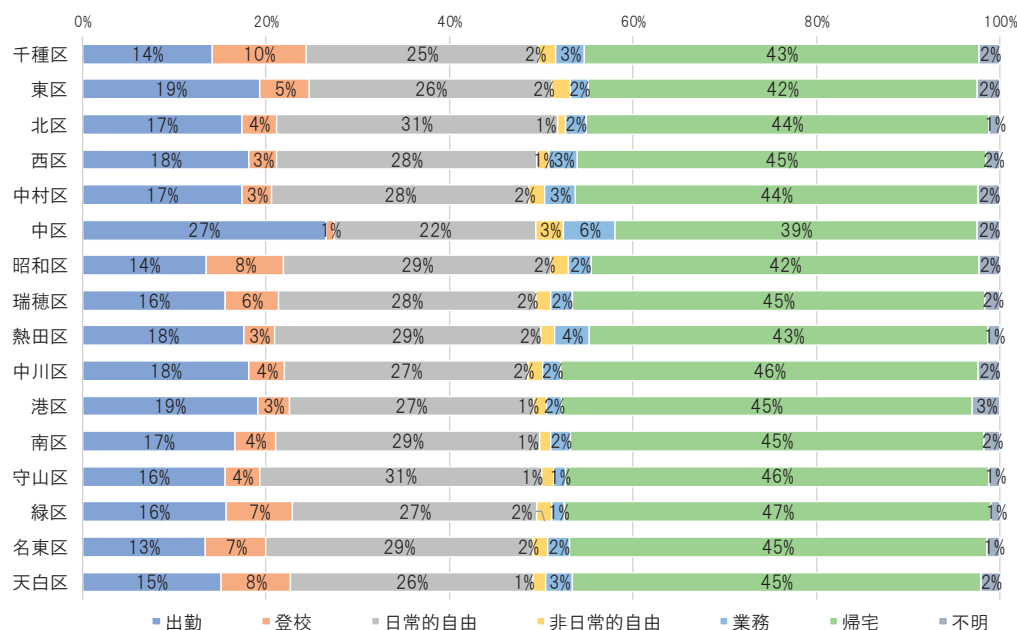


図 自転車利用の区別の目的構成比

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。

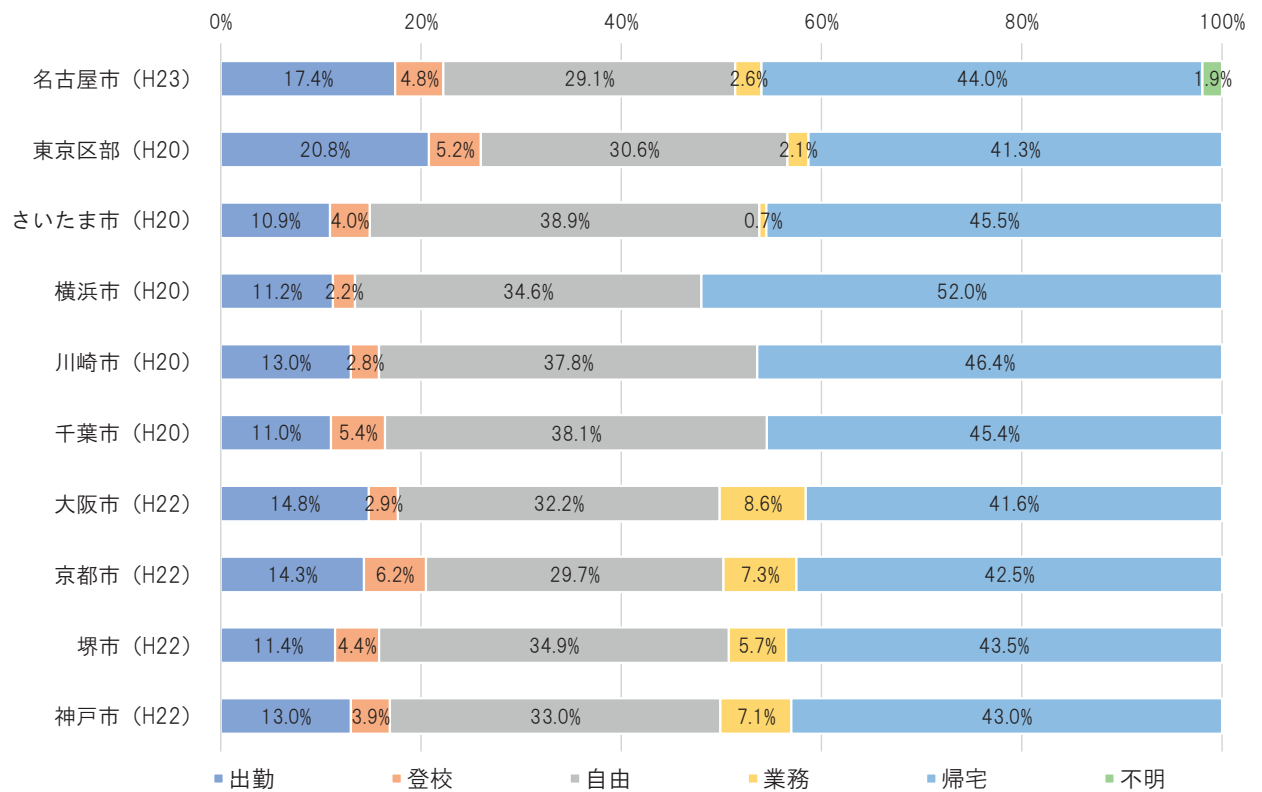


図 本市と他都市の自転車利用の目的構成比

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。

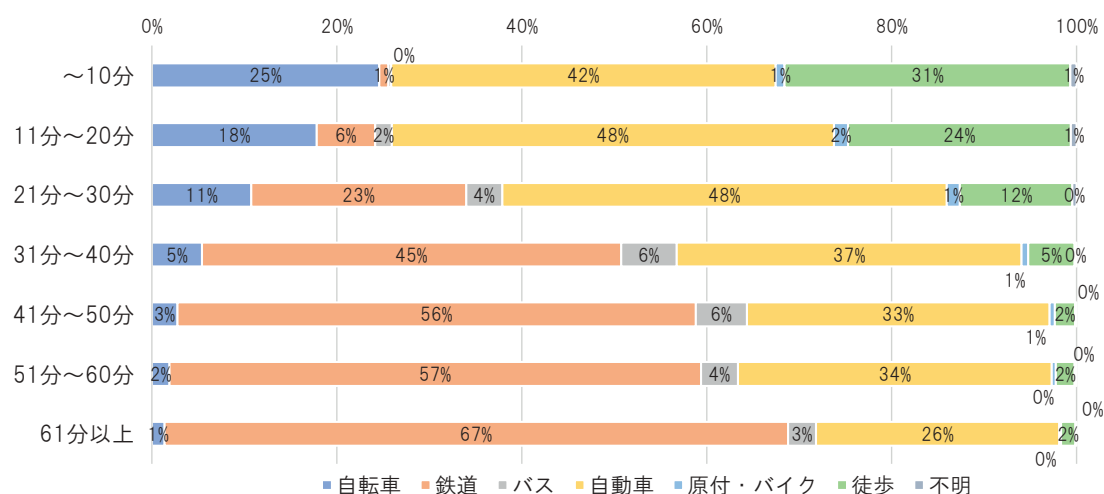


図 自転車利用の移動時間別代表交通手段分担率

資料：第5回中京都市圏パーソントリップ調査結果

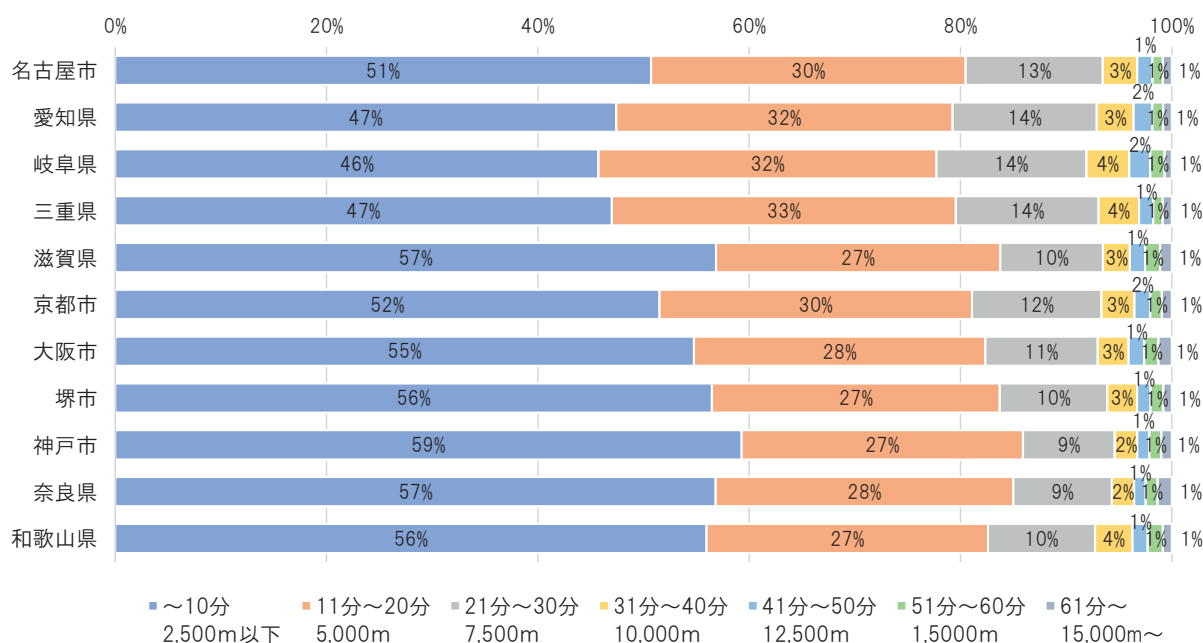


図 本市と他都市の代表交通手段自転車の移動時間構成比

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。

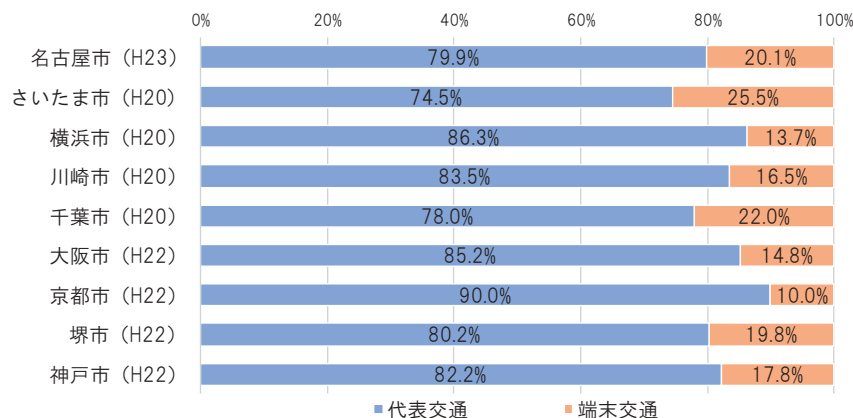


図 本市と他都市の自転車利用の代表交通手段・端末手段構成比

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。

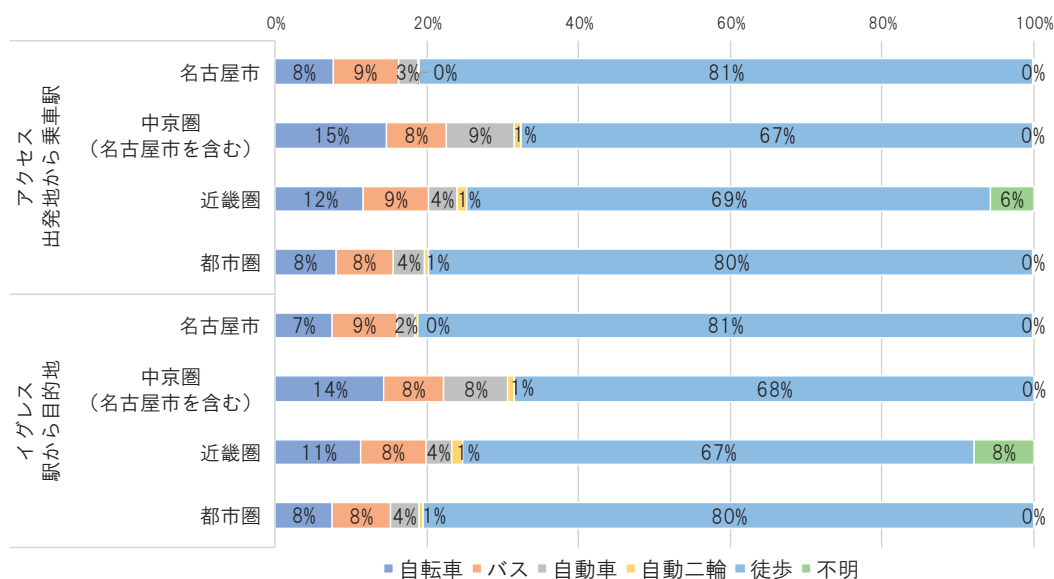


図 本市と他圏域の自転車利用の端末代表交通手段構成比

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）

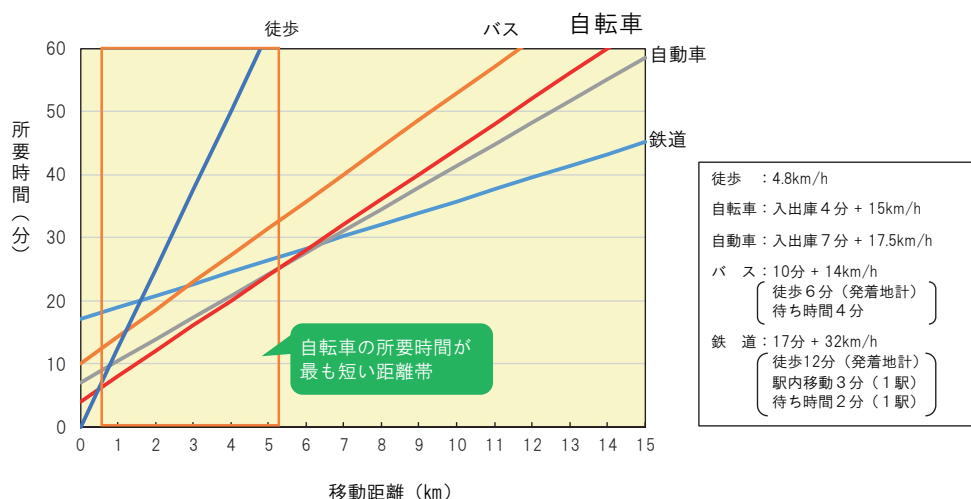


図 交通手段別の移動距離と所要時間の関係

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

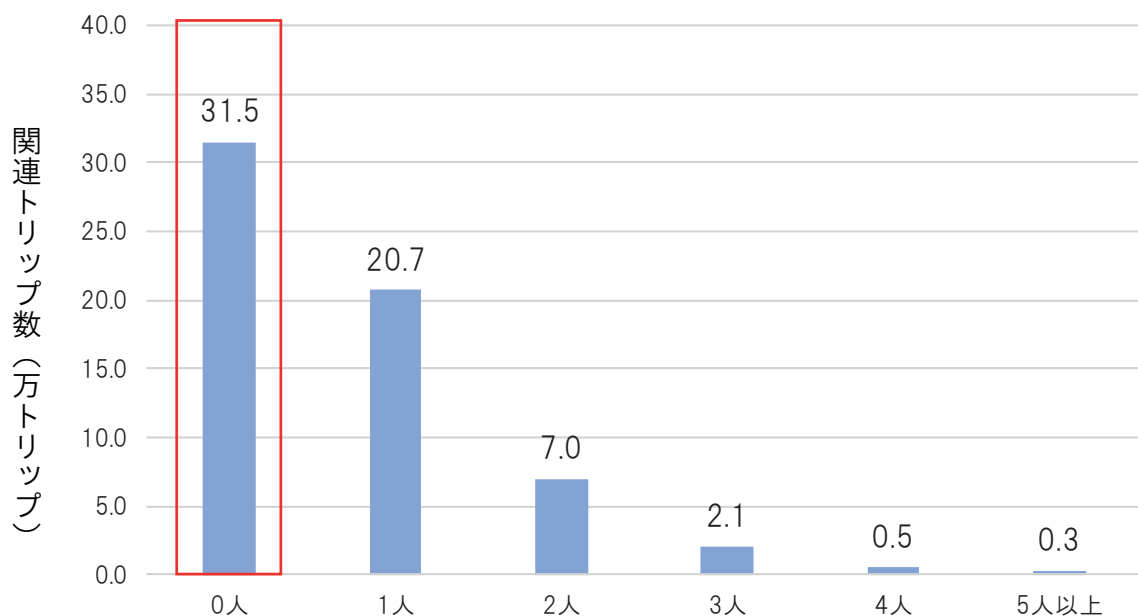


図 同行者別の本市関連のトリップ数（移動時間 10 分以下の自動車利用（代表交通手段））

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

FAX 052-972-4183

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