



第Ⅳ章 自転車を巡る現状と課題

第Ⅳ章 自転車を通る現状と課題

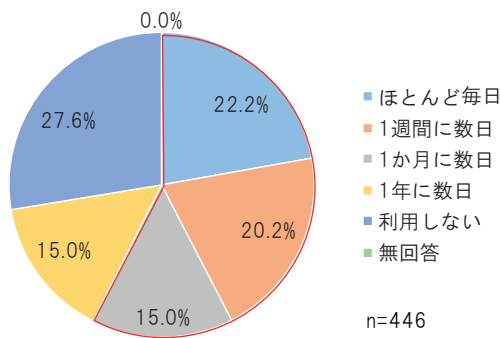


(1) 自転車の利用状況

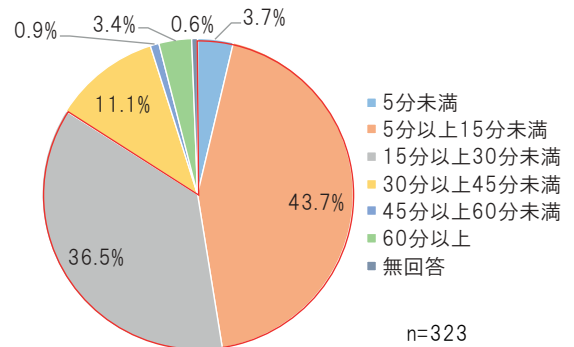
自転車の使われ方

- 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

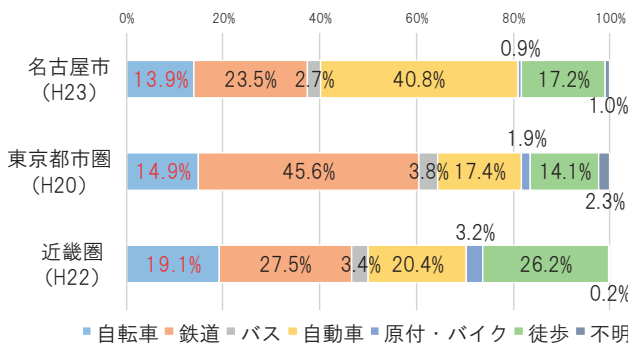


■市民の自転車利用時間（1回あたり）



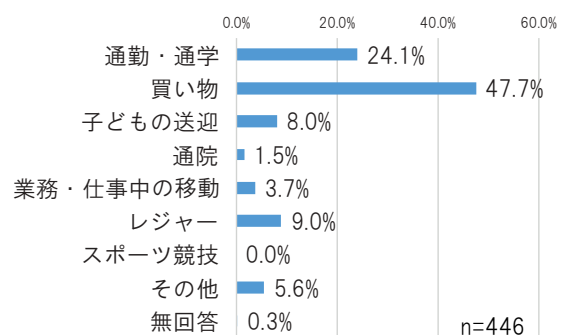
資料：平成31年度（令和元年度）第4回ネット・モニターアンケート

■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

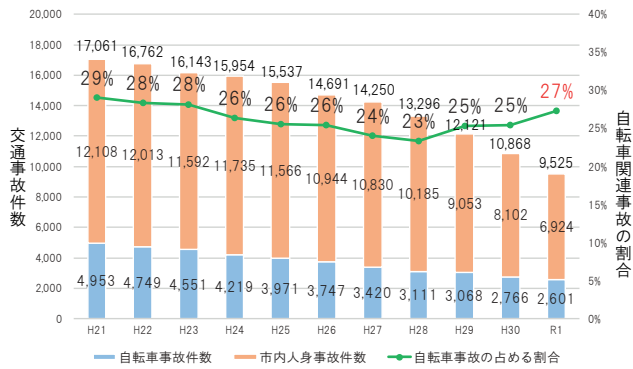


資料：平成31年度（令和元年度）第4回ネット・モニターアンケート

自転車が関連する交通事故の状況

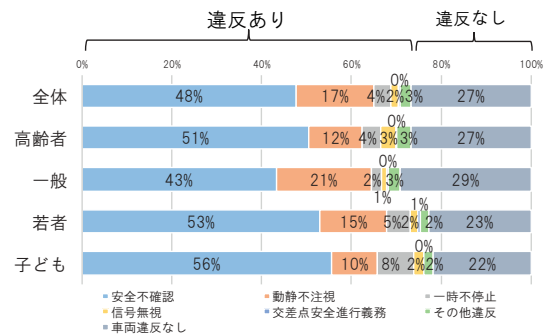
- 令和元（2019）年の自転車が関連する事故の件数は平成 21（2009）年に対し、約 47%減少しました。しかし、交通事故に占める自転車関連事故の割合は約 27%であり、全国の値（約 21%）に比べて高い状況となっています。
- 自転車乗車中の死傷者数をみると、死者数については 65 歳以上の割合が高い傾向がみられます。
- 自転車乗車中に死傷した者のうち、約 7 割に法令違反が認められます。
- 自転車に関する交通ルールを学んだことがある市民は全体の 4 割であり、年齢層が高くなるとともにその割合は減少します。
- 過去 5 年間の愛知県内の自転車事故による死者の損傷部位をみると約 7 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

■本市の自転車関連事故の状況



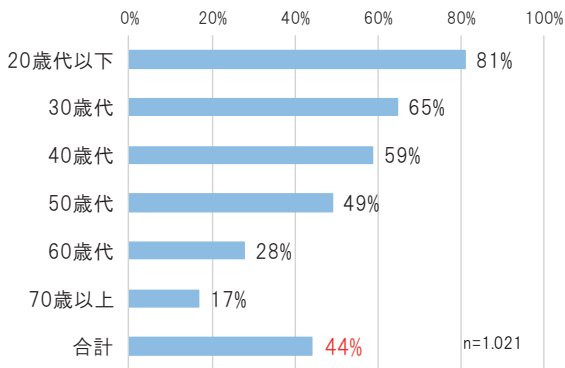
資料：愛知県警察資料

■違反別・年齢別死傷者数の割合（令和元（2019）年）



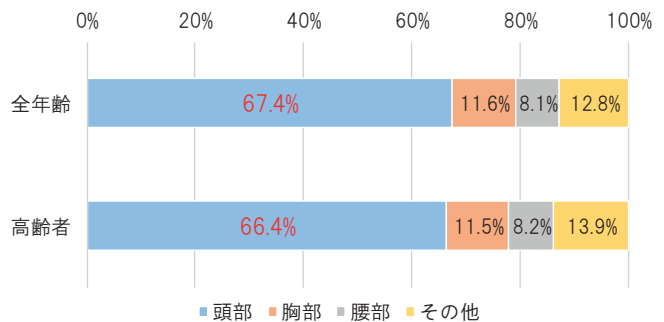
資料：愛知県警察資料

■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）※

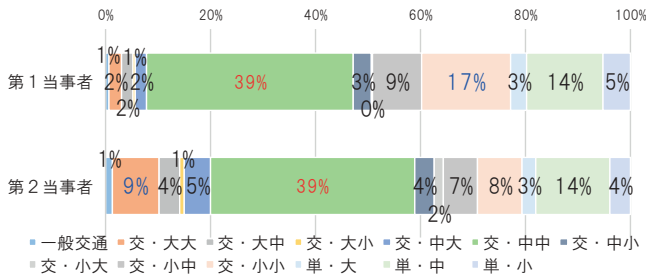


※愛知県内の自転車事故死者（過去 5 年間（平成 27（2015）年～令和元（2019）年）

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

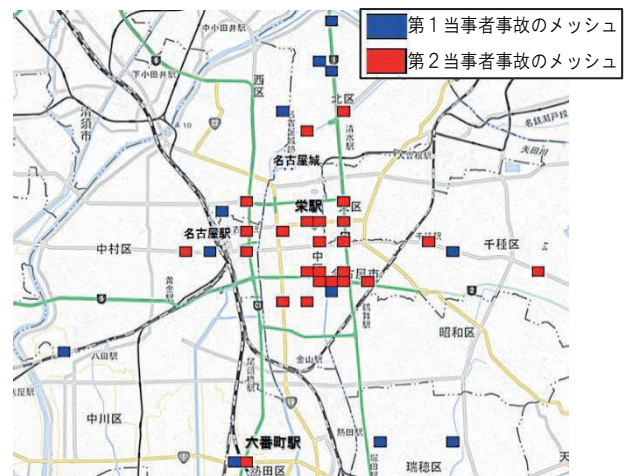
※「一般交通」とは、「一般交通の用に供するその他の場所」のことであり、現に不特定多数の人ないし車両等の交通の用に供されている場所を指す。

「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%))

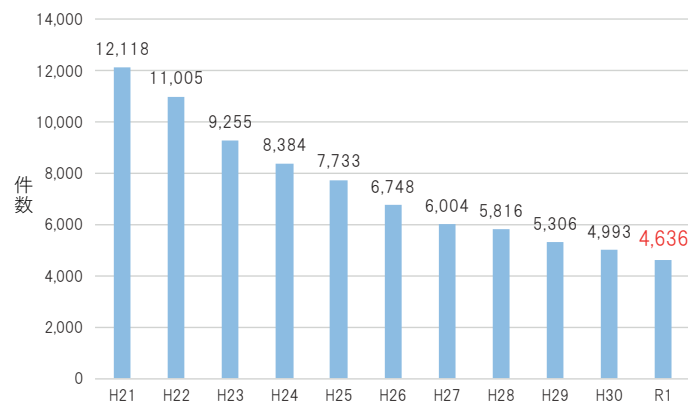


資料：名古屋工業大学大学院 鈴木弘司研究室

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。

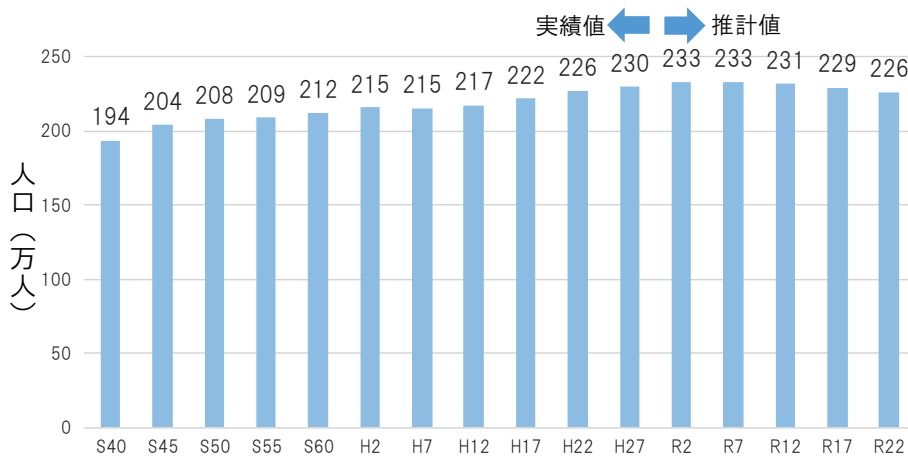
自転車盗・・・自転車を盗むこと、その犯罪のこと。

(2) 自転車利用を取り巻く状況

人口構造の変化

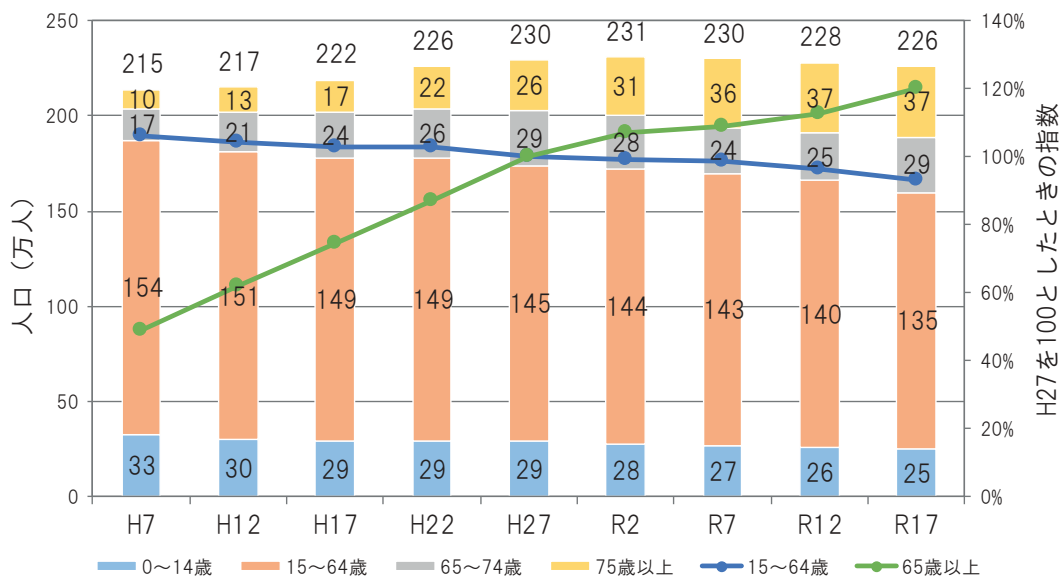
- 本市の常住人口は、自然減を上回る社会増により増加傾向にありますが、今後は少子化・高齢化に伴う常住人口の緩やかな減少が予想されます。
- 今後、少子化・高齢化の進行により、本市の人口に占める15歳未満人口や生産年齢人口の割合は減少すると見込まれる一方、65歳以上の高齢者人口の割合の増加が見込まれます。

■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



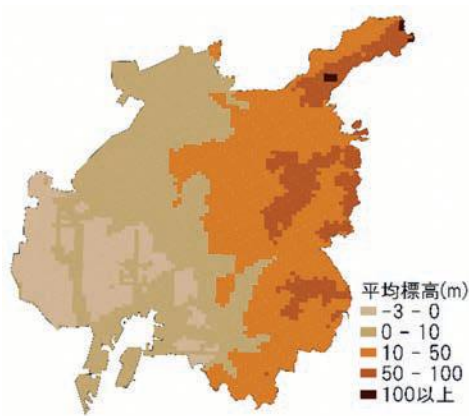
資料：名古屋市推計

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

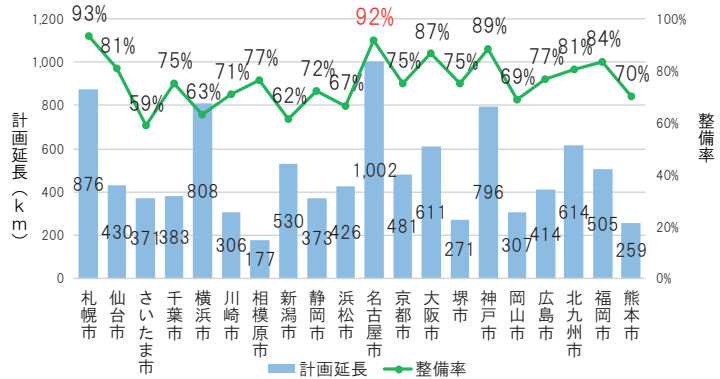
○本市は全体的に東高西低、おおむね平坦な地形となっています。道路環境では、市内の都市計画道路の計画延長1,002.00 kmのうち整備延長は916.58 kmと、約92%が整備済(平成29(2017)年度末時点)であり、政令指定都市の中で2位の整備率となっています。

■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）

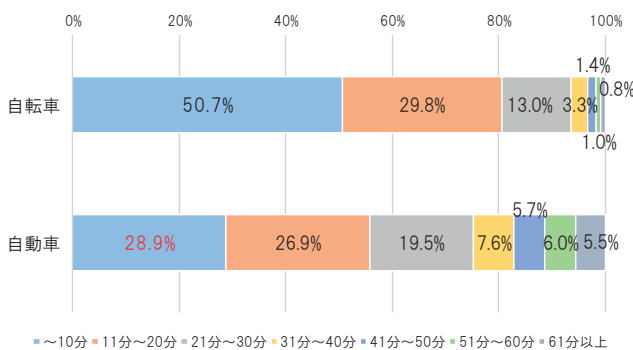
※整備率 = (改良済延長) / (計画延長) × 100

自動車利用の状況

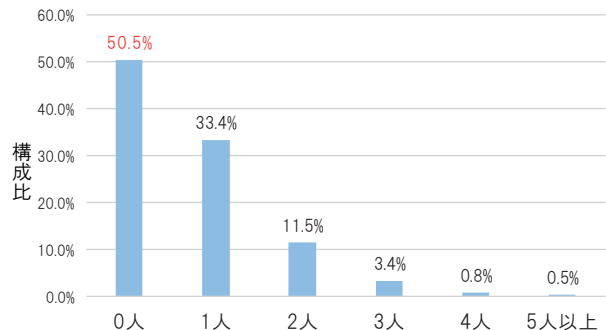
○本市の自動車における利用実態をみると、およそ5 km以内（10分以内）の利用は全体の利用のおよそ28.9%を占めています。

○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。

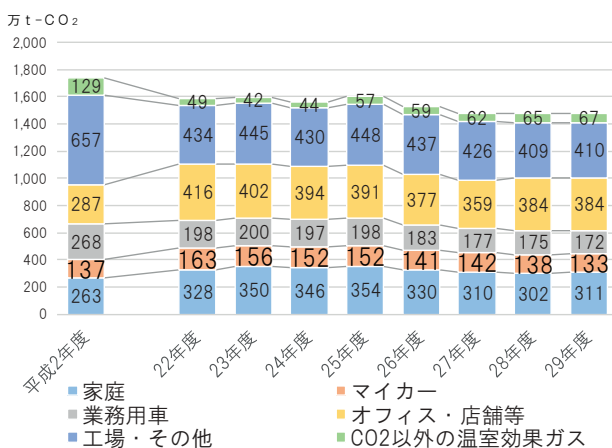
低炭素社会への取り組み

○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。

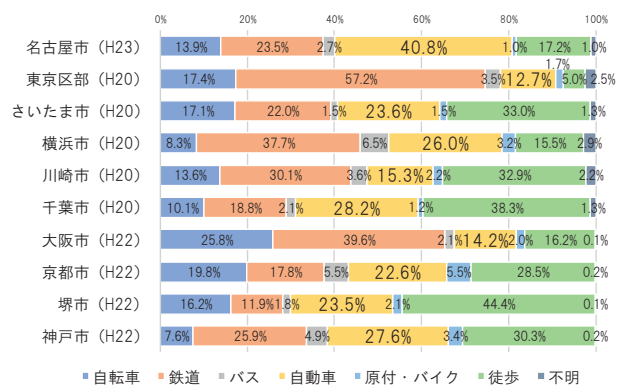
■ 温室効果ガス排出量の推移



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。

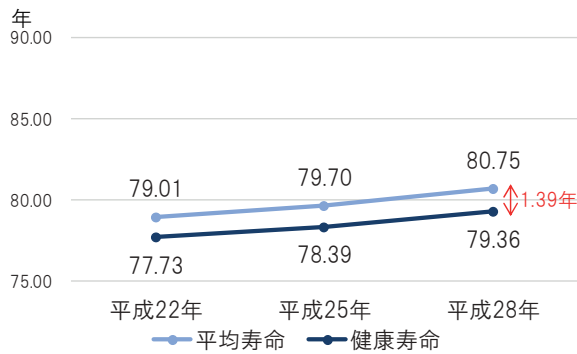
健康寿命と平均寿命

○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す。

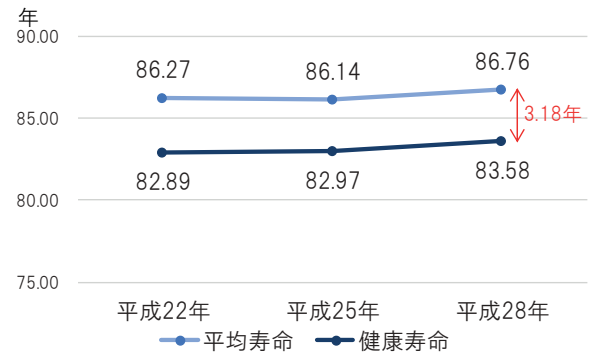
○近年、本市においては、成人男性の肥満者の割合が増加傾向にあります。

■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]

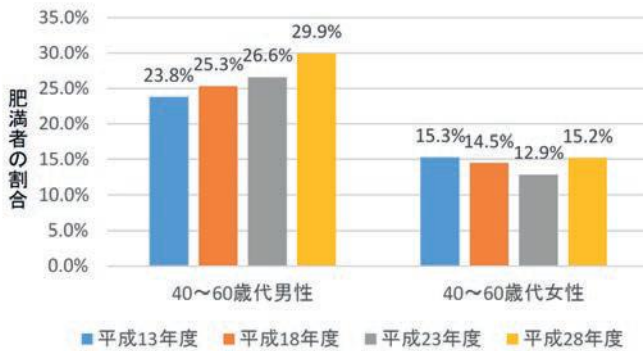


[女性]



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

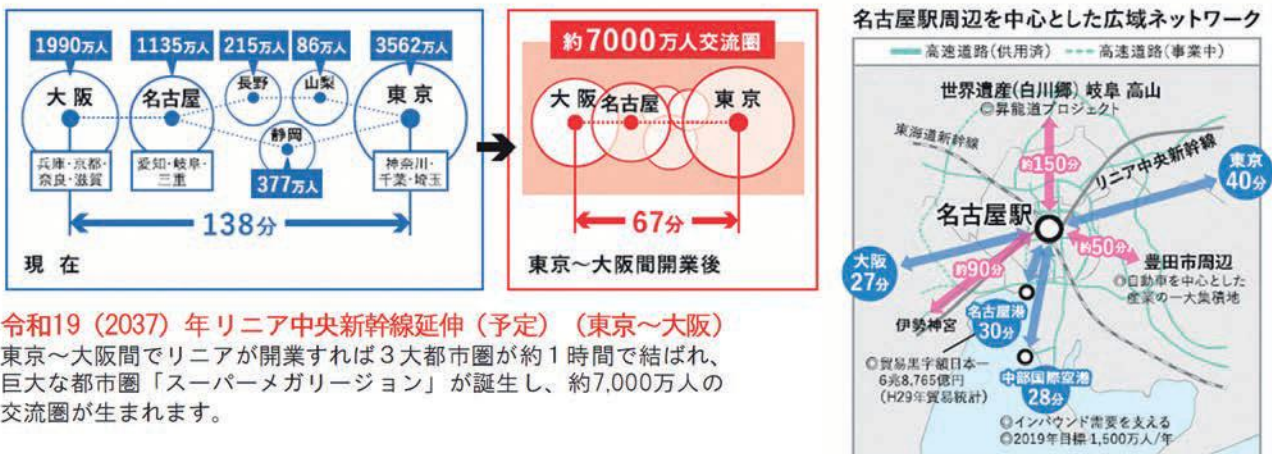
○国が進める観光立国の取り組みや、社会のグローバル化の進展などにより、中部国際空港の平成29（2017）年における年間入国外国人数は緩やかな増加傾向です。

○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發揮しつつ、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ル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ル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

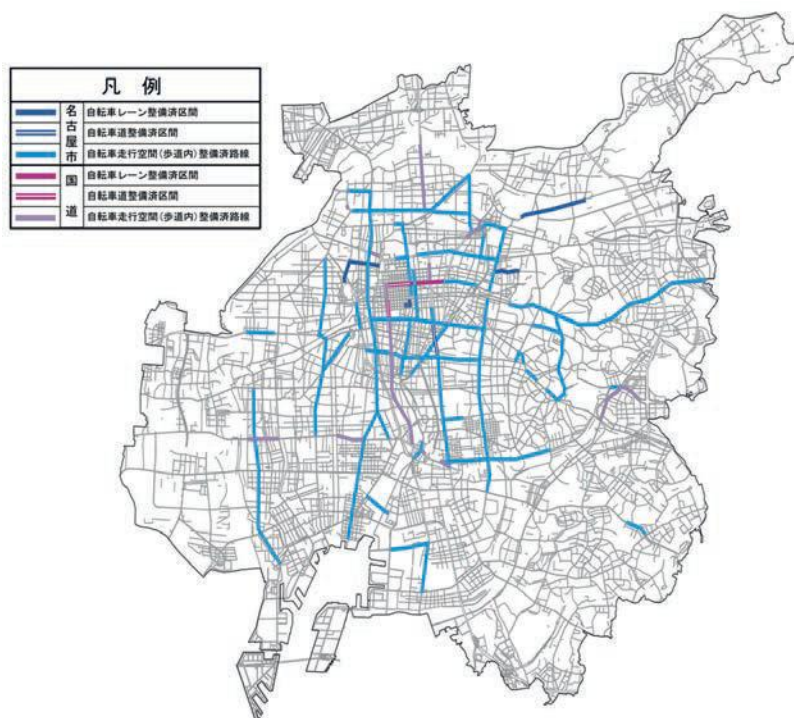
- 本市では、南海トラフ巨大地震の発生が危惧されている状況ですが、東日本大震災等の被災地において、自転車は発災後の有効な移動手段となりました。また、自転車の機動力から、大規模災害時における初動体制のさらなる強化をはかることを目的として自転車を活用する自治体もみられます。

(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

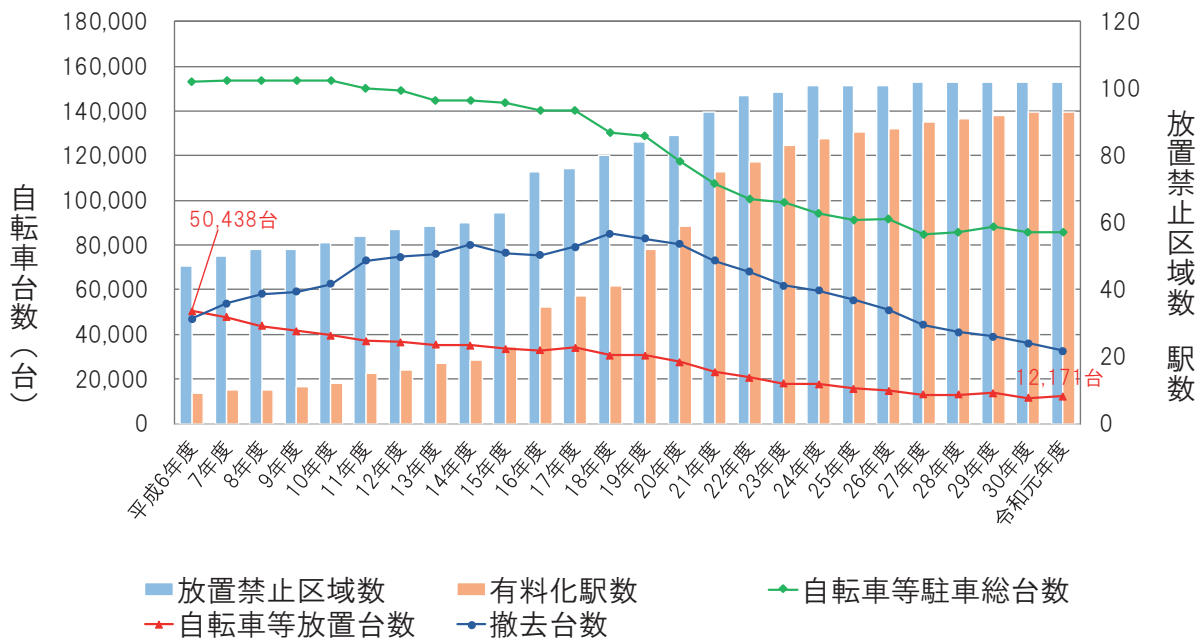
自転車駐車場の整備

- 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



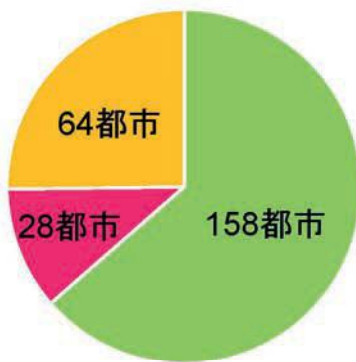
資料：名古屋市作成

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。

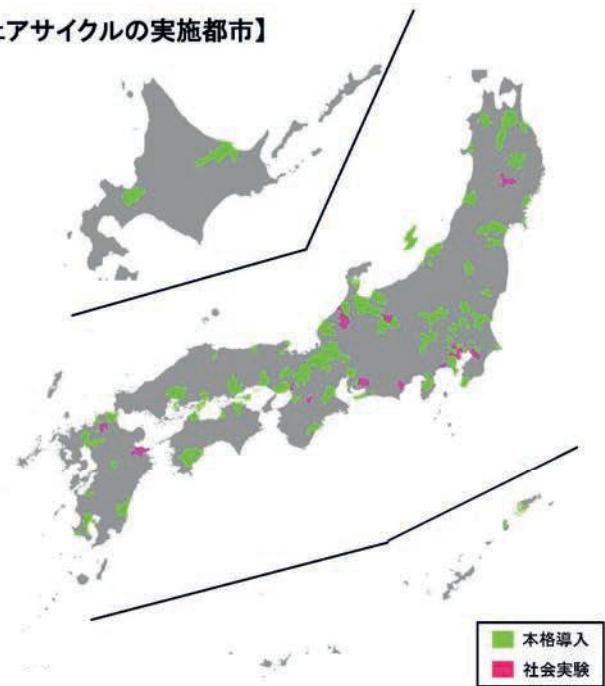
■シェアサイクルの導入状況等※

【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

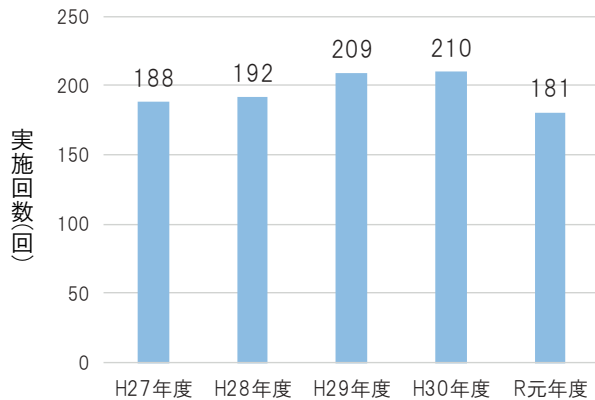
コミュニティサイクル・・・専用の自転車貸出返却場所(ステーション)を設置し、ステーション間の移動であれば、どこで借りてどこへ返してもよいシステムのこと。
 名チャリ・・・楽しく、健康的にまちなかを移動するための新しい自転車の使い方を提案する名古屋のコミュニティサイクルシステムの名称。

交通安全教育の実施

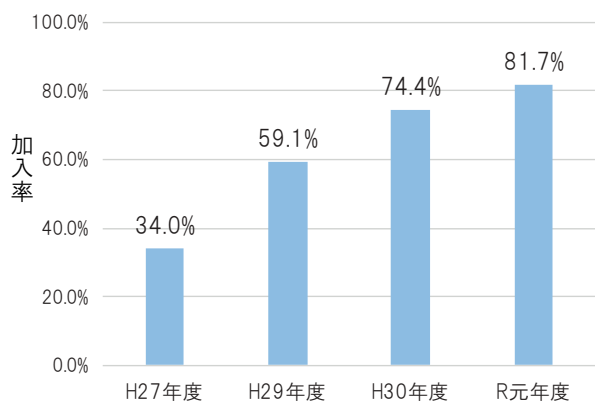
○交通安全意識の浸透をはかるため、愛知県警察や地域と連携した交通安全市民運動を実施するとともに、幼児・児童・高齢者などを対象とした交通安全教室や自転車安全利用等についての広報・啓発を実施しています。

○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

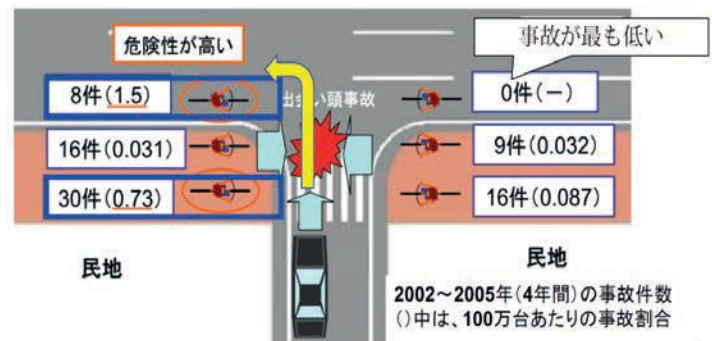
- | | |
|---------------------|---|
| 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外 | 4 安全ルールを守る（飲酒運転・二人乗り・並進の禁止、夜間はライトを点灯、交差点での信号遵守と一時停止・安全確認） |
| 2 車道は左側を通行 | |
| 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行 | 5 子どもはヘルメットを着用 |

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）