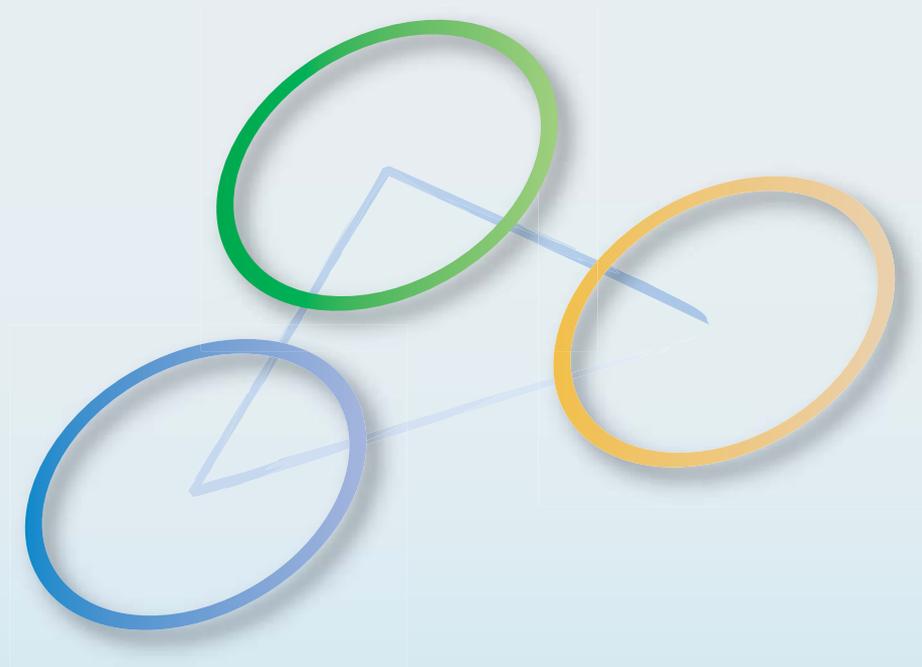


名古屋市
自転車利用環境
基本計画



平成23年12月
名古屋市

はじめに

自転車は通勤、通学や買い物など、今や日常生活に欠かせない乗り物となっており、昨今の環境問題に対する一つの解決策として、あるいは自動車に頼りがちな本市の交通体系に対する処方箋としても、その重要性は大きくなっています。この他にも、自転車に乗ることそのものの楽しさや、健康増進の観点からも、自転車を利用することの効用は誠に大きなものがあります。

一方で、自転車は、使い方を誤れば、エコな乗り物から、エゴな乗り物となっていく可能性も有しています。道路に放置される大量の自転車によって発生する通行障害の問題は、今までの取り組みによって相当の改善がなされてきているものの、いまだ様々な課題が残されており、加えて、歩行者を押しつけて暴走する自転車の存在も大きな社会問題となっています。

このような状況の中、従来の本市の対応を振り返ってみますと、放置自転車対策、自転車走行空間整備、あるいは自転車のルール・マナーの啓発といったそれぞれの課題について、ややもすれば、ばらばらに対応してきたように感じています。

そこで、自転車について、「とめる」「走る」「利用する」という3つの観点から、その利用環境をどのように整えていくのかをとりまとめたのが本計画です。少し具体的に言うなら、自転車が適切かつ便利に駐車できる環境をどう整えていくのか。自転車の利用スペースは車道か歩道かという議論も含め、自転車が走りやすく安全な環境をどう整えていくのか。昨年、一昨年と、私も参加させていただいた“名チャリ”のように、自転車を共有するコミュニティサイクルという新たな利用形態をどう具体化させていくのか。こうしたことについての方向性を示しています。

自転車は庶民の足です。本計画に基づいて、今後も自転車施策を推進し、より安全で、快適なまちづくりに取り組み、さらには自転車で出掛けたいくなるような「どえらいおもしろいまちなゴヤ」を築いてまいりますので、皆様の一層のご理解、ご協力をお願い申し上げます。

本計画を策定するにあたり、熱心にご議論いただきました名古屋市自転車等駐車対策協議会の委員の皆様、関係の皆様をはじめ、貴重なご意見をいただきました市民の皆様に、心から感謝申し上げます。

平成23年12月



名古屋市長 河村 たかし

目 次

| | |
|----------------------------------|-----------|
| 1. 自転車利用環境基本計画の趣旨 | 1 |
| 1.1. 計画の背景..... | 1 |
| 1.2. 計画の目的..... | 1 |
| 1.3. 計画の推進期間..... | 1 |
| 1.4. 計画の対象区域..... | 1 |
| 1.5. 計画のあらまし..... | 2 |
| 1.6. 計画の構成..... | 3 |
| 2. 自転車の利用に関する現状と課題 | 4 |
| 2.1. これまでの取り組みと実施状況..... | 4 |
| 2.2. 自転車を取巻く法制度等の変化..... | 5 |
| 2.3. 自転車利用のメリット・デメリット..... | 6 |
| 2.4. 自転車利用の現状..... | 7 |
| 2.5. 自転車利用の課題..... | 11 |
| 3. 計画の基本方針 | 14 |
| 3.1. 計画の位置づけと目標、基本方針..... | 14 |
| 3.2. 「とめる」に関する施策実施の方向性..... | 15 |
| 3.3. 「走る」に関する施策実施の方向性..... | 15 |
| 3.4. 「利用する」に関する施策実施の方向性..... | 16 |
| 3.5. 都心部における施策実施の方向性..... | 16 |
| 3.6. 計画の中間点検..... | 16 |
| 4. 自転車駐車場の整備（とめる） | 17 |
| 4.1. 自転車駐車場整備の推移..... | 17 |
| 4.2. 自転車駐車場の維持管理と更新..... | 22 |
| 4.3. 放置自転車等の撤去・保管・返還・処分..... | 23 |
| 4.4. 今後の自転車駐車場整備の考え方..... | 27 |
| 5. 自転車走行空間の整備（走る） | 30 |
| 5.1. 自転車走行空間の整備手法..... | 30 |
| 5.2. 求められる自転車利用イメージ..... | 35 |
| 5.3. 自転車走行空間整備の考え方..... | 36 |
| 5.4. 幹線道路における走行空間整備..... | 37 |
| 6. 自転車の共有（利用する） | 41 |
| 6.1. これまでの自転車対策..... | 41 |
| 6.2. 効率的な自転車利用のあり方..... | 41 |
| 6.3. 自転車共有システム..... | 42 |
| 6.4. 名古屋市における自転車共有システムのイメージ..... | 45 |
| 7. 都心部エリアの自転車施策 | 49 |
| 7.1. 都心部の範囲..... | 49 |
| 7.2. 都心部における自転車利用のあり方..... | 50 |
| 7.3. 自転車駐車場の整備..... | 51 |
| 7.4. 自転車走行空間の整備..... | 51 |
| 7.5. コミュニティサイクルの導入..... | 51 |
| 8. 資料編 | 52 |

1. 自転車利用環境基本計画の趣旨

1.1. 計画の背景

自転車や原動機付自転車（以下「自転車等」といいます。）は、手軽で便利な乗り物です。特に自転車については、経済面、環境面、健康面でも優れた乗り物と言えます。

しかしながら、一方では、自転車等の利用者が集中する駅周辺等において、道路上に大量の自転車等が放置され、その結果として、歩行者や自転車の通行に支障が生じたり、まちの景観が悪化するなどの問題が起きています。また、自転車のマナー・ルールの欠如や緊急避難的に認められた歩道上での自転車や歩行者の混在などが、様々な問題を引き起こしています。

これらの問題を解決するためには、自転車駐車場の整備によって適正な利用を促進するとともに、「自転車と歩行者」、「自転車と自動車」の通行を区分することで、安心・安全で快適な自転車利用を図ることが必要です。

本市では、平成9年度に名古屋市自転車等駐車対策協議会より答申を受けた「本市における今後の自転車等駐車対策のあり方」に基づき自転車等駐車対策を進めている中で、平成18～22年度を実施期間とした「有料自転車駐車場整備5ヶ年計画」を策定し、駅周辺の自転車駐車場の有料化を重点的に実施し、自転車利用の適正化を推進してきました。また、平成12年度には「名古屋市自転車利用環境整備基本計画」を策定し、快適かつ安全な自転車走行空間の整備を推進してきました。

現行計画の策定以降、道路法施行令の改正により道路空間を活用した駐車場整備が可能になり、自転車走行空間に関するガイドラインも策定されました。また、地球温暖化への関心や健康志向の高まりを受けて、近年、自転車利用者が増加しています。

自転車利用の増加は、自転車を当事者とする重大な事故の発生、自転車走行を危険と感じる経験の増加にもつながり、市民においても、安全な自転車走行や自転車利用環境の快適性向上についての関心が高まっています。

また、市街地が広範にわたり平坦で自転車走行に有利であることや、広幅員道路が充実していることなど、名古屋市の特性を活かした取り組みが求められています。

1.2. 計画の目的

以上の背景を踏まえるとともに、本市既存計画の実施状況や成果を土台に、「とめる」「走る」「利用する」の3つの視点から、安心・安全で快適な自転車利用環境の整備を目的として、今後の施策の方向性を示す名古屋市自転車利用環境基本計画を策定するものです。

1.3. 計画の推進期間

計画期間は、2011年度（平成23年度）～2020年度（平成32年度）の10年間とします。

1.4. 計画の対象区域

名古屋市全域を対象とします。

1.5. 計画のあらまし

名古屋市のまちづくりに係る自転車交通のあり方については、名古屋市政の基本的方向性を示す「名古屋市中期戦略ビジョン」や、まちづくりの基本となる「名古屋市都市計画マスタープラン」、自動車利用の適正化、環境面での総合的な計画である「名古屋市環境基本計画」などにおいて、基本となる考え方が示されています。

また、有識者や市民委員で構成される「名古屋市交通問題調査会」から、平成22年12月に「なごや新交通戦略」として自転車利用に係る方向性も含まれた答申を受けました。

本計画は、これら名古屋市の上位計画や関連計画における考え方と連携・整合し、名古屋市交通問題調査会答申の考え方を基本としつつ、既に生じている自転車を取り巻く課題に対応していくための名古屋市全域を対象とした自転車利用環境整備の基本となる計画です。

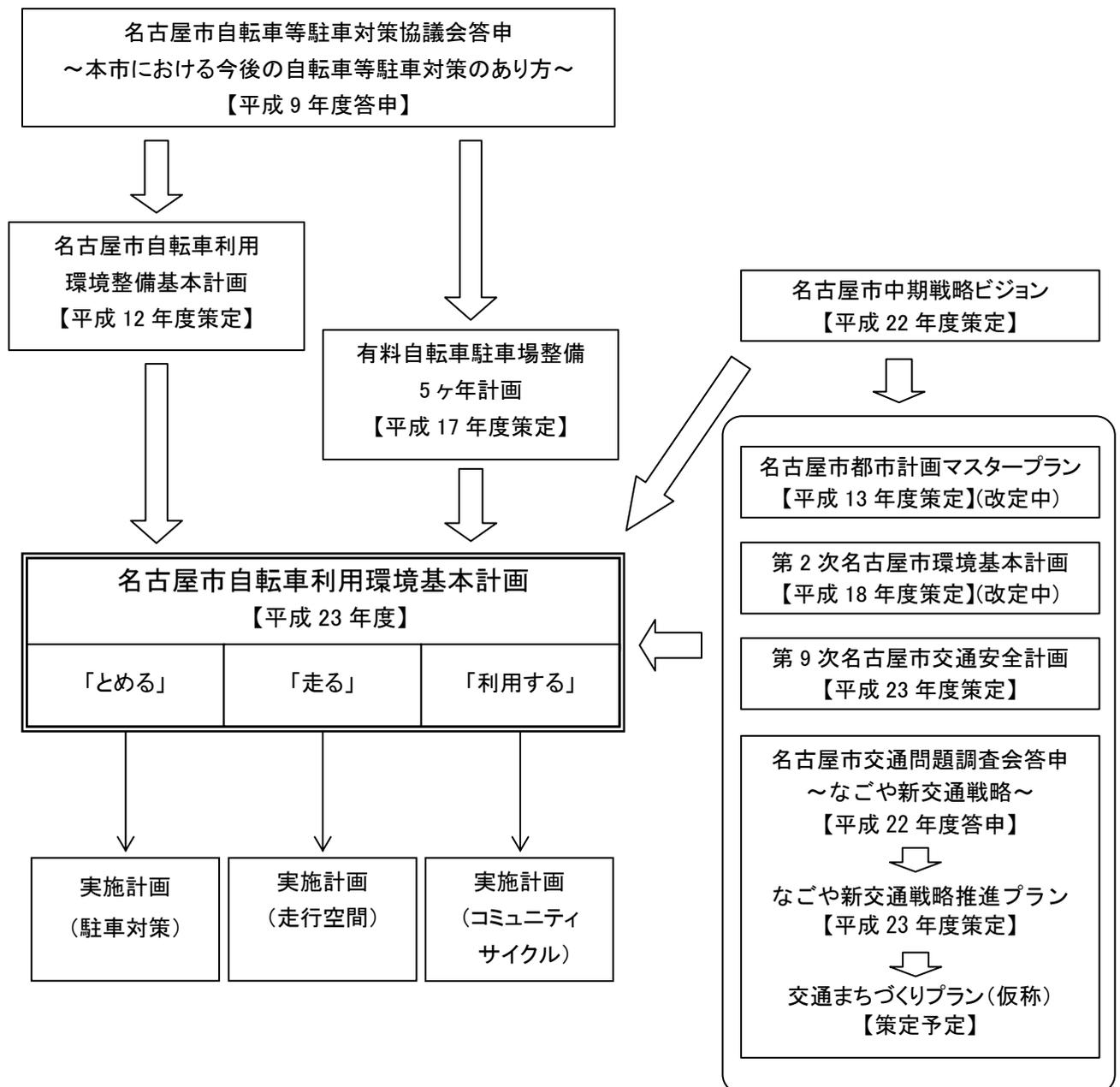


図1-1 名古屋市自転車利用環境基本計画のあらまし

1.6. 計画の構成

名古屋市自転車利用環境基本計画は、下記の7つの章で構成しています。

第1章では、計画の背景・目的や位置づけ、方針について、第2章では自転車利用の現状と課題について、また、第3章では計画の基本方針について、各々示しています。

第4章から第6章は、「自転車駐車場の整備（とめる）」、「自転車走行空間の整備（走る）」、「自転車の共有（利用する）」のそれぞれの視点から、現状等を踏まえた計画の基本的な考え方や実施する施策について示しています。

第7章では、特に自転車利用に関する課題が多い都心部エリアに着目して、都心部における自転車利用のあり方や実施する施策について示しています。

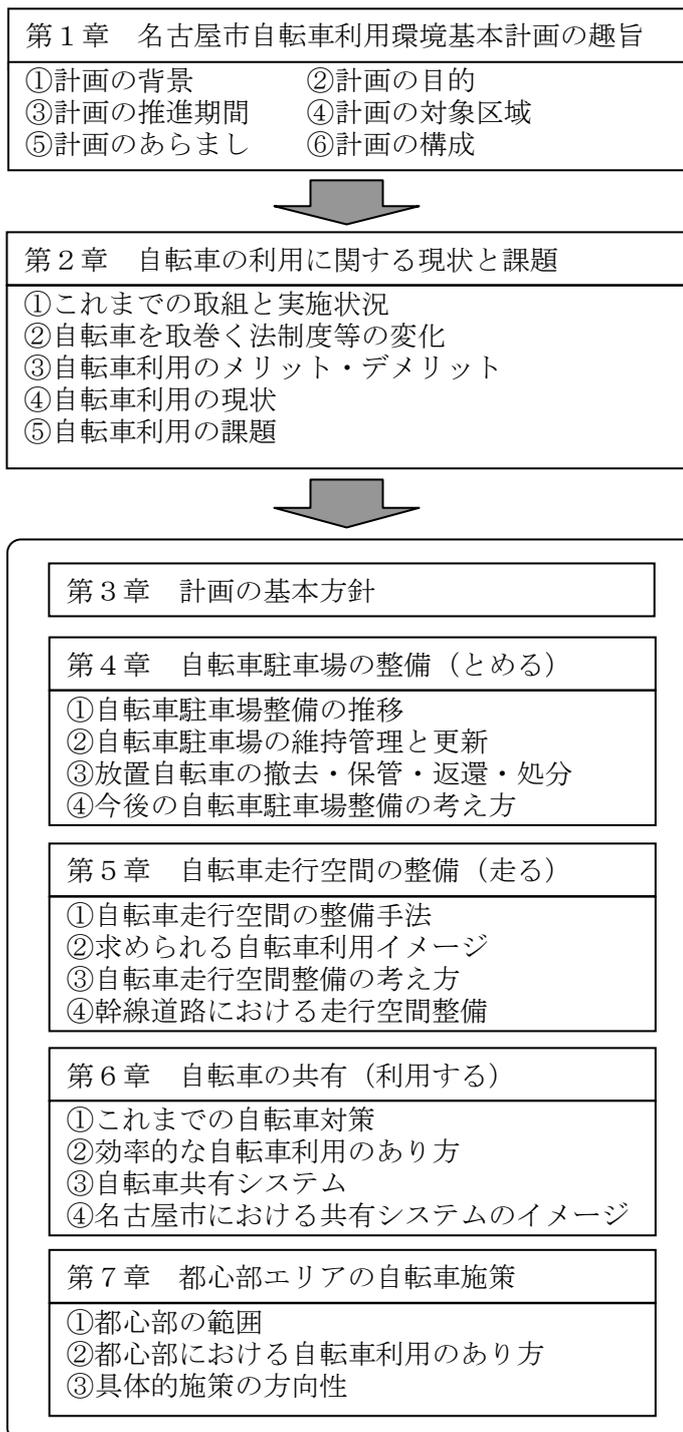


図1-2 計画の構成

2. 自転車の利用に関する現状と課題

2.1. これまでの取り組みと実施状況

本市では、自転車の利用台数の増加に伴い深刻化する放置自転車問題に対応し、自転車駐車場の整備とともに、昭和63年度に「名古屋市自転車等の放置の防止に関する条例」（以下「放置防止条例」といいます。）を施行し、放置禁止区域の指定、自転車等の撤去などの取り組みを進めてきました。

さらに、平成9年度以降においては、「名古屋市自転車等駐車対策協議会答申～本市における今後の自転車等駐車対策のあり方～」（平成9年8月答申）で示された駐車対策の方針や方向性を踏まえ、既存計画である「名古屋市自転車利用環境整備基本計画」（平成13年3月）において自転車の走行、駐車、ルール・マナーなど自転車利用環境整備に関する基本計画を策定し、自転車走行空間ネットワークの整備とともに、放置防止条例における商業施設に対する自転車駐車場の附置義務規定の追加（平成14年4月施行）や、有料自転車駐車場整備5ヶ年計画（平成18～22年度）における有料自転車駐車場の整備及び放置禁止区域の指定・拡大、民間事業者による自転車駐車場の整備・管理運営の促進など、様々な取り組みを実施してきたところです。

表2-1 名古屋市における自転車に関する取り組みの経緯

| 年次 | 取り組み及び主な内容 |
|-------------------|---|
| 昭和57年5月 | ・名古屋市自転車駐車対策推進要綱の制定 ⇒放置禁止区域の指定等、自転車駐車対策の開始 |
| 昭和63年10月 | ・放置防止条例の施行 ⇒放置禁止区域の指定等、自転車駐車対策の強化 |
| 平成4年度 | ・市民向けリサイクル事業の開始 ⇒未返還自転車の無償譲渡、点検整備、再生利用によるリサイクル |
| 平成6年度 | ・改正放置防止条例の施行（平成6年4月） ⇒自転車の適正利用を目的とした自転車駐車場の有料化に向けた規定改正 ⇒有料自転車駐車場整備の開始（地下鉄桜通線吹上～野並間、金山総合駅） |
| 平成7年4月 | ・改正放置防止条例の施行 ⇒保管自転車等の処分、名古屋市自転車等駐車対策協議会の設置等 |
| 平成7年度 | ・売却による市民リサイクル事業の開始 ⇒改正自転車法に基づく、取扱事業者への売却によるリサイクル |
| 平成9年8月 | ・名古屋市自転車等駐車対策協議会答申 ～本市における今後の自転車等駐車対策のあり方～ ⇒自転車等駐車対策の基本方針、今後の方向性の答申 |
| 平成12年度 | ・海外向けリサイクル事業の開始 |
| 平成13年3月 | ・名古屋市自転車利用環境整備基本計画〔既存計画〕 ⇒自転車の走行、駐車、ルール・マナーなど自転車利用環境整備に関する基本方針及び基本計画を策定 |
| 平成14年4月 | ・改正放置防止条例の施行 ⇒商業施設に対する自転車駐車場の附置義務規定の追加 |
| 平成18年度～ 平成22年度 | ・有料自転車駐車場整備5ヶ年計画 （有料自転車駐車場の整備及び放置禁止区域の指定・拡大） |
| 平成19年度以降 | ・許可自転車駐車場（道路法施行令の改正に伴う歩道上での道路占用による民間自転車駐車場）の民間事業者による整備・管理運営の促進 |

2.2. 自転車を取巻く法制度等の変化

既存計画である「名古屋市自転車利用環境整備基本計画：平成13年3月」策定以降、環境や健康に対する社会的な潮流の変化、自転車利用者の増加に伴う事故の増加等を受け、自転車を取り巻く法制度等は、より安全で快適な自転車利用の実現に向けて、様々な改正等がなされています。

特に、国土交通省と警察庁が共同で設置した「新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会」では、平成19年7月に、安心・安全な交通環境の実現に向けた今後の自転車利用環境のあり方について提言されており、自動車中心の道路整備から歩行者や自転車を重視した人優先の道づくりへの転換を進めていく必要があるという考え方が示されています。また、この翌年の道路交通法等の改正では、自転車は軽車両であり、車道走行が原則である旨が、あらためて強調されています。

このような法制度等の変化は、さらに充実した自転車利用環境の整備により、安全な歩行者環境を確保する機運が高まっているといえます。

本市においても、こういった法制度等の変化を踏まえ、安全で快適な自転車利用環境の確保に向けた取り組みを行っていくこととしています。

表2-2 近年の自転車に関する法制度等の変化

| 年次 | 法制度等の変化及び主な内容 |
|----------|--|
| 平成13年4月 | ・道路構造令の改正（自転車道の位置づけの明確化） |
| 平成17年4月 | ・改正道路法施行令の施行（道路管理者が設ける路上二輪駐車場の道路附属物への追加） |
| 平成18年5月 | ・まちづくり3法（中心市街地活性化法、大規模小売店舗立地法、都市計画法）の改正 |
| 平成18年6月 | ・改正道路交通法の施行（放置車両確認業務の民間委託による取締り強化等） |
| 平成18年11月 | ・路上自転車駐車場整備における一般的技術基準「路上自転車・自動二輪車等駐車場設置指針」の策定（国土交通省・警察庁） |
| 平成18年12月 | ・バリアフリー新法の施行 |
| 平成19年1月 | ・改正道路法施行令の施行（路上自転車駐車場の占用物件への追加） |
| 平成19年7月 | ・新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会 提言 ～これからの自転車配慮型道路における道路空間の再構築に向けて～ |
| 平成19年10月 | ・自転車利用環境整備ガイドブックの策定（国土交通省・警察庁） |
| 平成20年1月 | ・自転車通行環境整備モデル地区の指定（全国98箇所）（国土交通省・警察庁） |
| 平成20年6月 | ・改正道路交通法及び同施行令の施行（普通自転車の歩道通行要件の見直し） |
| 平成21年7月 | ・自転車走行空間の設計のポイントの策定（国土交通省・警察庁） |

2.3. 自転車利用のメリット・デメリット

自転車は、時間的な制約がなく、戸口性に優れるなど交通手段としての観点から優位性があり、また経済性にも優れ、健康的で環境にやさしいといったメリットがあります。

その一方で、放置自転車は歩行環境や景観の悪化を招き、また歩行者や自動車との速度の違いなどが原因となる事故の増加等、デメリットもあります。特に都心部においては、様々な目的地が集積することから、多くの歩道上に放置自転車が発生し、また、歩行者交通量が多い中に速度が異なる自転車が流入することによる事故の発生も懸念されます。

表2-3 自転車利用のメリット・デメリット

| | メリット | デメリット |
|----------|---|---|
| 利用者の視点 | <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、時間の制約が無く、ドア・トゥ・ドアで移動でき、渋滞も関係ない。 ・近距離の移動に利用しやすく、手軽に目的地まで行ける。 ○経済的である <ul style="list-style-type: none"> ・比較的安く手に入り、燃料・税金等が不要なため、経済的である。 ○健康に良い <ul style="list-style-type: none"> ・体を動かし、適度な運動になるため、健康に良い。 ○自然を感じられる <ul style="list-style-type: none"> ・全身で風を受けながら、自然を感じ心地よく走れる。 ○多少の荷物を運ぶことができる。 | <ul style="list-style-type: none"> ●二輪車の不安定性がある <ul style="list-style-type: none"> ・走行時の安定性は自動車に比べて低く、利用者に左右されやすい。 ●自然条件に左右される <ul style="list-style-type: none"> ・雨、雪、風、寒暖といった自然条件に左右されやすい。 ●利用条件に左右される <ul style="list-style-type: none"> ・上り坂、下り坂、段差といった利用条件に左右されやすい。 |
| まちづくりの視点 | <ul style="list-style-type: none"> ○環境に優しい <ul style="list-style-type: none"> ・化石燃料を消費せず、温室効果ガスの排出がない。 ・大気汚染物質の排出や騒音がない。 ○占有面積が小さい <ul style="list-style-type: none"> ・道路空間や都市空間での単位占有面積が比較的小さい。 ・走行に必要とする空間が小さくてすむため、道路の渋滞緩和が期待される。 ○賑わいの創出 <ul style="list-style-type: none"> ・気軽に利用できることから、まちに訪れやすくなり、まちの活性化が期待される。 | <ul style="list-style-type: none"> ●交通事故の発生 <ul style="list-style-type: none"> ・自転車に関連した交通事故の割合が増加傾向にある。 ●放置による課題の発生 <ul style="list-style-type: none"> ・自転車が放置されると、歩道や車道をふさいだり、誘導ブロックをふさいだりして、道路利用者の通行の妨げになる。 ・放置自転車は、都市の景観悪化の一因となる。 ・自転車駐車場の整備、撤去・返還・処分等にかかる行政コストが増大している。 |

2.4. 自転車利用の現状

(1) 名古屋市の自転車等の駐車・放置状況

1) 市全体

- 市内の自転車等の放置台数は、平成 22 年度で約 2.1 万台となっており、約 10.1 万台の総駐車台数のうち 20.6%が放置されており、歩行者等の通行の妨げになっています。
- 放置台数や放置率（駐車総台数のうち放置台数の割合）は、昭和 63 年度以降減少傾向にあり、3 分の 1 弱まで減少しています。
- 駐車総台数及び駐車場内台数は、平成 10 年度頃をピークに減少に転じています。

市内の自転車等の主な駐車場所（鉄道駅及びバス停留所のうち、自転車等が 30 台以上駐車されている場所）の駐車状況をみると、平成 22 年度調査での駐車総数は約 10 万 1 千台で、うち 20.6%に当たる約 2 万 1 千台が駐車場以外の場所に放置され、歩行者等の通行の妨げとなっています。この主な原因としては、利用者の“乗換時間を少しでも短縮したい”といった心理から、鉄道駅等のごく直近部に駐車が集中して駐車場以外の場所に放置され、一度発生した放置自転車に連鎖して、派生的かつ慢性的に大量の自転車が放置されてしまうことなどが挙げられます。

昭和 62 年度からの放置台数の推移をみると、放置禁止区域の指定、自転車駐車場の整備により、横ばいの時期もみられるものの概ね減少傾向にあり、放置台数は昭和 62 年度の 64,362 台から平成 22 年度には 20,727 台と 3 分の 1 弱に減少しました。その結果、放置率（駐車総台数のうちの放置台数の割合）は 53.9%から 20.6%まで減少しました。

また、昭和 62 年度からの駐車総台数及び駐車場内台数の推移をみると、平成 10 年度頃をピークに、それまで増加気味だった駐車場内台数が減少傾向を示し始め、駐車総台数も減少傾向に転じ、特に平成 20、21 年度は 2 年連続で 1 万台前後の減少となっています。

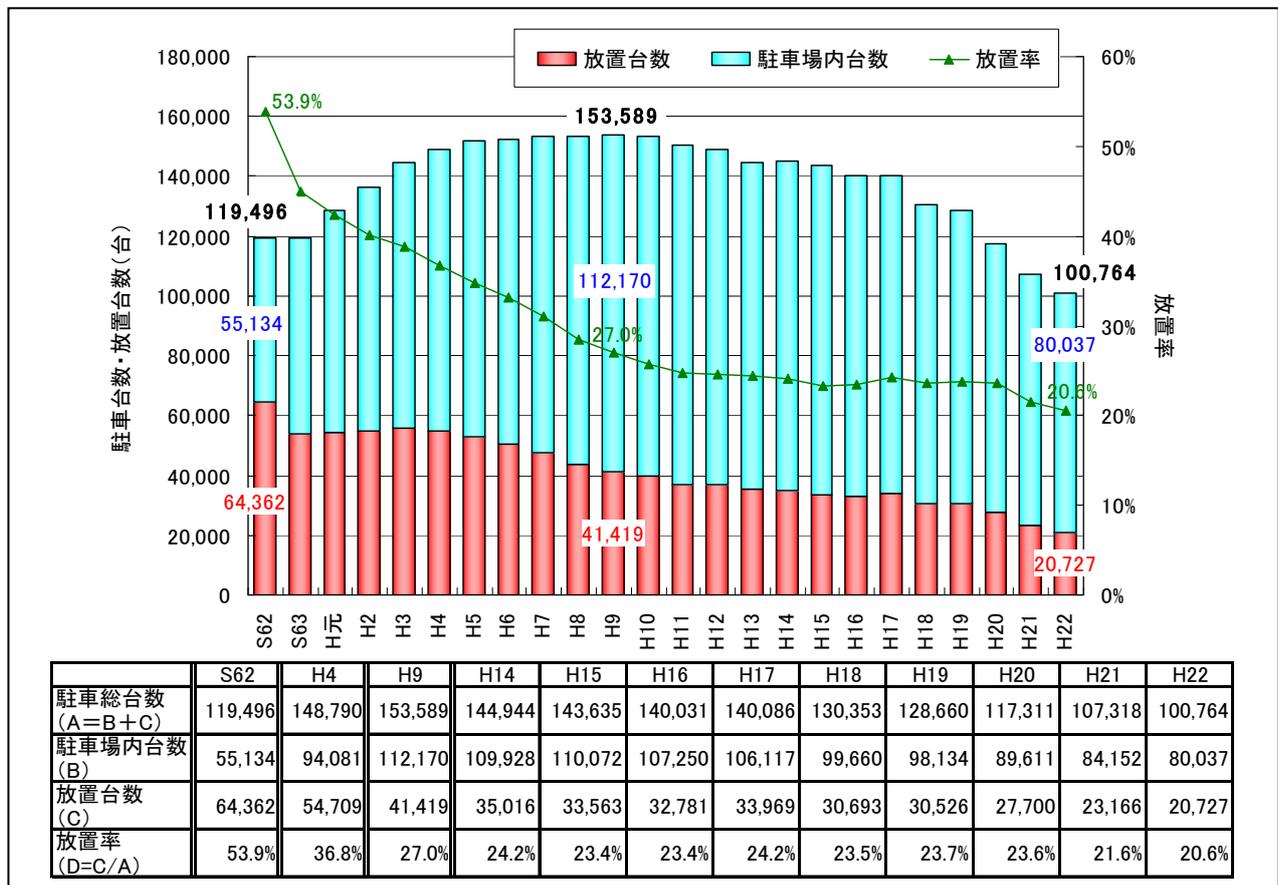


図2-1 自転車等駐車及び放置状況の推移

2) 駅別放置台数

○栄駅（2,491台）、伏見駅（1,846台）をはじめとして、都心部を中心に放置自転車等が400台を超える駅が10駅あります。

平成22年度自転車等駐車状況調査における駅別の放置台数をみると、栄駅(2,491台)、伏見駅(1,846台)をはじめとして、都心部を中心に放置自転車等の台数が400台を超える駅が、10駅存在しています。

表2-4 駅別自転車等放置状況（放置台数上位10駅）

| 順位 | 駅名 | 放置台数 (a) | 駐車場内台数 (b) | 駐車総台数 (c=a+b) | 放置率 (d=a/c) |
|----|------|-------------|---------------|------------------|----------------|
| 1 | 栄 | 2,491台 | 1,059台 | 3,550台 | 70.2% |
| 2 | 伏見 | 1,846台 | 589台 | 2,435台 | 75.8% |
| 3 | 久屋大通 | 1,211台 | 0台 | 1,211台 | 100.0% |
| 4 | 丸の内 | 1,004台 | 80台 | 1,084台 | 92.6% |
| 5 | 鶴舞 | 903台 | 2,033台 | 2,936台 | 30.8% |
| 6 | 名古屋 | 856台 | 3,934台 | 4,790台 | 17.9% |
| 7 | 金山 | 848台 | 1,419台 | 2,267台 | 37.4% |
| 8 | 高岳 | 492台 | 283台 | 775台 | 63.5% |
| 9 | 大須観音 | 481台 | 124台 | 605台 | 79.5% |
| 10 | 今池 | 432台 | 1,208台 | 1,640台 | 26.3% |

平成22年度自転車等駐車状況調査結果

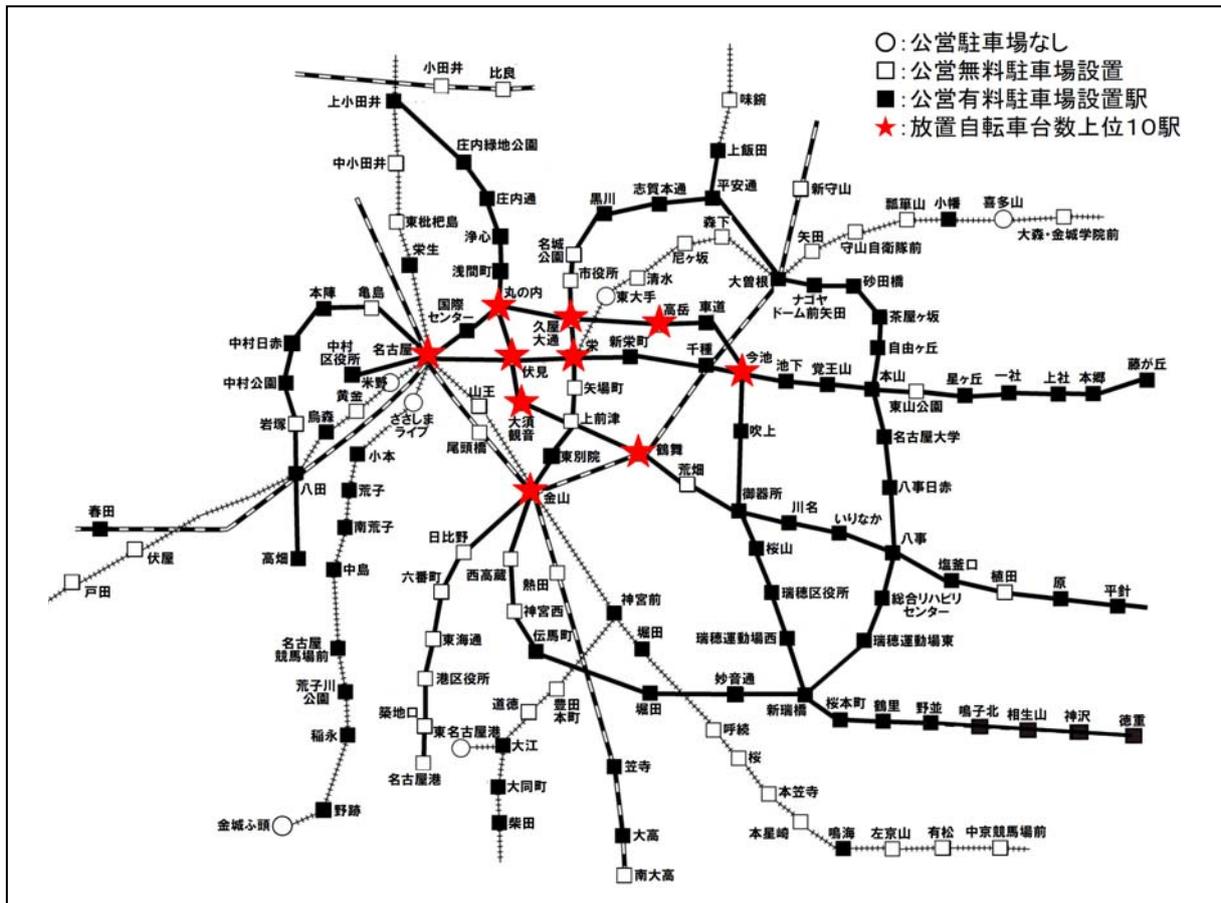


図2-2 放置自転車等の多い駅（放置台数上位10駅）

(2) 自転車事故の状況

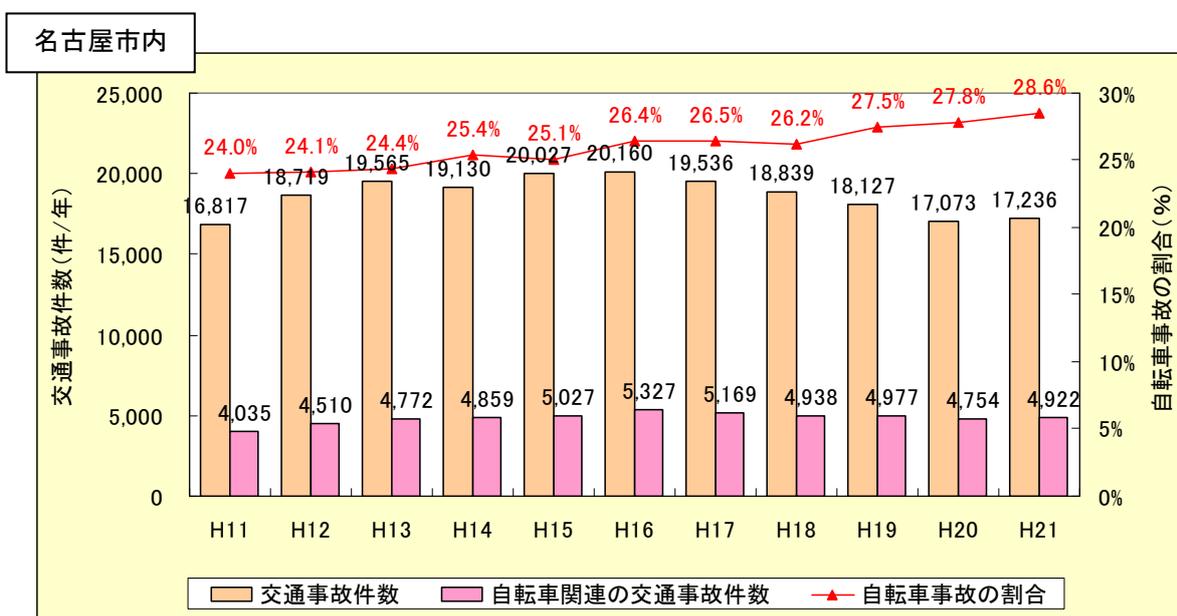
1) 自転車関連の事故件数

○市内における交通事故件数は減少しているものの、全交通事故に占める自転車事故の割合は年々増加しています。（平成11年：24.0% ⇒ 平成21年：28.6%）

○市内における全交通事故に占める自転車事故の割合は、全国値よりもかなり高くなっています。

名古屋市内における交通事故件数をみると、全事故件数、自転車関連の事故件数ともに、平成16年をピークに減少していますが、全交通事故に占める自転車事故の割合は、平成11年の24.0%から平成21年には28.6%と年々増加しています。

また、市内における全交通事故に占める自転車事故の割合は、平成21年には、名古屋市内で28.6%、全国で21.2%となっており、全国値よりもかなり高くなっています。



資料：市統計年鑑から作成



資料：警察庁資料から作成

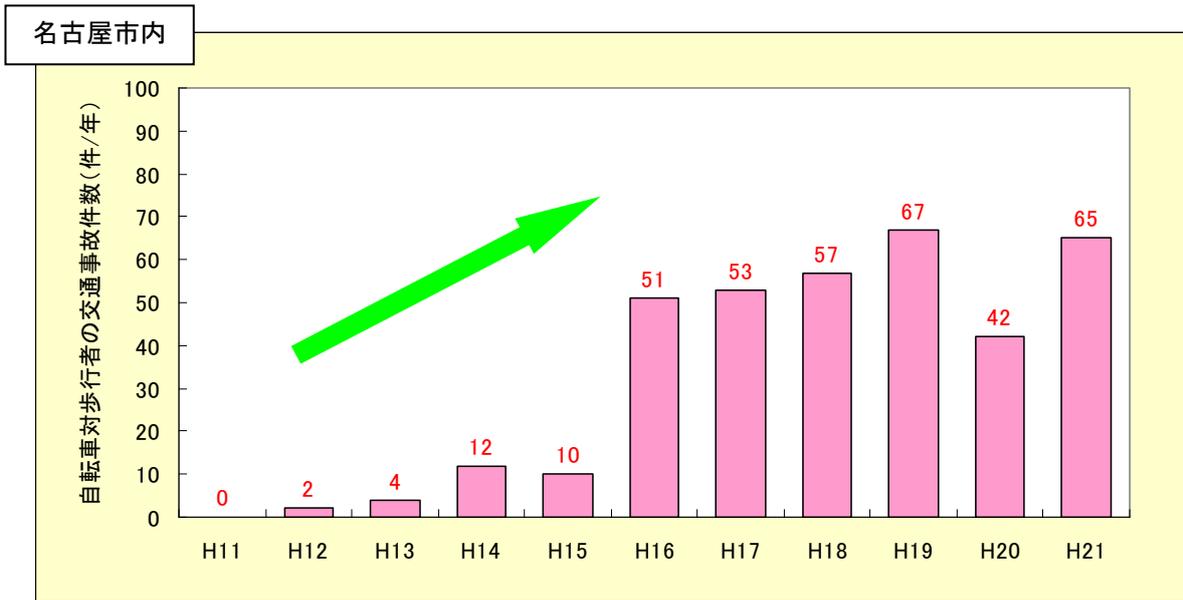
図2-3 自転車関連の交通事故発生状況（上図：名古屋市内、下図：全国）

2) 自転車対歩行者の事故件数

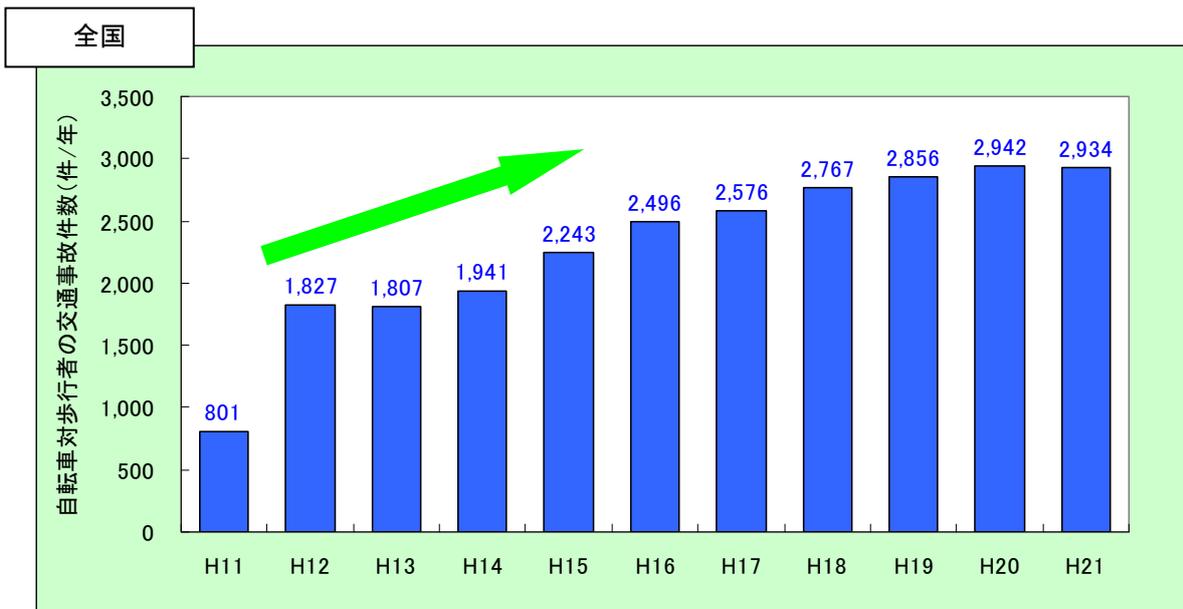
○自転車対歩行者の交通事故件数は、全国的に年々増加しており、市内においても平成16年以降増加傾向にあります。

全国における自転車対歩行者の交通事故件数は、年々増加しており、平成11年から平成21年の11年間において、801件から2,934件と3倍以上に増加しています。

また、市内における自転車対歩行者の交通事故件数も、平成20年に減少しているものの、平成16年以降増加傾向にあり、毎年50件前後の自転車対歩行者の事故が発生しています。



資料：市統計年鑑から作成



資料：警察庁資料から作成

図2-4 自転車対歩行者の交通事故発生状況（上図：名古屋市内、下図：全国）

2.5. 自転車利用の課題

(1) 自転車等の駐車に関する課題

本市では、駅周辺における放置自転車問題が深刻化していましたが、自転車等駐車対策の実施により、放置自転車等台数、放置率はともに減少してきており、一定の効果が得られています。

しかしながら、未だ、都心部を中心に、駅周辺で2万台を超える自転車等が放置されており、通行障害や景観の悪化を引き起こしている状況があります。

そのため、放置自転車問題の早期解決を図るため、放置自転車等が多く、自転車駐車場の整備が遅れている箇所について、集中的に取り組む必要がありますが、莫大な事業費や立地条件など課題も多いのが現状です。

また、自転車の放置が駅周辺に集中していることや、近距離からの利用も多いことから、自転車利用者への指導・啓発を通じて、利用者のマナー向上や自転車駐車場利用への誘導にも取り組む必要があります。

さらに、適正な自転車利用に向けて、有料自転車駐車場の整備に合わせて自転車等放置禁止区域の指定を行うとともに、駅周辺の自転車等駐車対策に関して、鉄道事業者とも協力する必要があると考えます。

<課題>

- ◆従来施策の継承と拡大が引き続き必要（駅周辺の放置自転車対策）
- ◆自転車利用者への近距離利用抑制の啓発と駐車マナーの向上
- ◆自転車駐車場の整備コスト及び維持管理コストの削減
- ◆鉄道事業者との協力による駅周辺部の自転車放置対策の推進

<新たな視点>

- ◆より使いやすい自転車駐車場の整備を検討
- ◆従来の施設に対する魅力向上策の検討

(2) 有料自転車駐車場の利用料金体系に関する課題

現在、市営の自転車駐車場は、整理手数料という形で、利便性を問わず一律の利用料金体系となっています。

このことが、結果として、同一の駅であっても利便性の高い自転車駐車場に利用が集中し、自転車駐車場に収まりきれないことによる放置が発生しているケースもあります。

また、既存の1回利用の市営自転車駐車場で使用している機器が、時間を管理できないものであることから、利用時間に応じた利用料金体系を導入しようとした場合には、施設・機器の大規模な改修が必要になります。

より使いやすい自転車駐車場を目指すためにも、利便性や利用時間に応じた利用料金体系の導入を検討する必要があります。

＜課 題＞

- ◆一律の料金体系では、多様なニーズへの対応が困難
- ◆料金体系の変更には、施設、機器の大規模な改修が必要

＜新たな視点＞

- ◆利用時間、利便性に応じた料金体系の検討
- ◆通勤・通学のみでなく、一日に複数回利用するなど、回遊型利用等を想定した料金体系の検討

(3) 自転車走行に関する課題

名古屋市は全国有数の自転車保有台数となっており、買い物などの私用や通勤・通学を中心に、様々な目的において自転車が利用されています。

しかしながら、自転車利用者の多くが自転車通行ルールを正しく理解していないことなどにより、市内の自転車関連事故の割合は年々増加し、市内の交通事故全体の約3割にも及んでいます。

また、事故の内容として、自転車対歩行者の事故も増加傾向にあるなど、自転車の走行に関する問題が顕在化しています。この状況に対して、自転車の車道走行の原則が再確認されるなど、歩行者、自転車、自動車が、ともに安全に通行できる環境整備が求められています。

平成12年度に策定された既存計画である「名古屋市自転車利用環境整備基本計画」では、コリドー路線ネットワークとして約97kmの自転車走行空間の整備を計画し、順次進めています。全市的には、引き続き必要な自転車走行空間の整備を図る必要があります。

また、歩行者や自転車が安全に通行できる環境を実現するためには、自転車走行空間の整備に加えて、自転車利用者がルールを守り歩行者に配慮する走行を行うこと、あるいは自動車利用者が自転車の利用ルールや特性を理解し、自転車に配慮した運転を行うことも重要となるため、利用者への指導・啓発を通じて、利用者のルール遵守、マナー向上を図る必要があります。

＜課 題＞

- ◆歩行者・自転車・自動車が安全に共存できる走行環境整備
- ◆自転車走行環境整備のコスト縮減
- ◆自転車走行の交通ルールの周知と走行マナーの向上が必要
- ◆公共交通や沿道施設との接続
- ◆交差点部の安全性の向上

＜新たな視点＞

- ◆車道の一部を自転車道に変更するなど、道路空間の再配分に踏み込んだ、自転車走行空間の検討
- ◆多様な自転車交通（ママチャリからスポーツサイクルまで）への対応

(4) 都心部における課題

都心部への自転車利用については、その半数以上がオフィスや店舗など目的施設へ直接向かう利用であり、駅周辺だけでなく広範囲に大量の自転車が駐車されています。

このような自転車利用の目的を見ると、自転車駐車場の整備については、本来、自転車利用を発生させている原因者であるオフィスや店舗などの施設側での整備が原則であると考えています。

本市においては、平成 14 年に附置義務自転車駐車場に関する規定を条例に盛り込んだところですが、附置義務駐車場は、建替えや再開発等の機会でない限り整備されないため、整備が済むまでには条例制定後、一定の時間が必要となります。加えて、現在の条例が商業施設や遊戯施設等を対象としているため、業務ビルでの需要に対応していないという課題もあります。

これらのことから、放置自転車台数に減少の兆しが見られず、歩行者の安全性確保や景観の観点からも好ましくなく、喫緊の行政課題となっています。

一方、都心での自転車駐車場は、土地価格が高いことからその確保が非常に困難であり、道路や公園の一部を利用する場合でも都市景観の確保から安易な設置はできません。したがって、オフィスや店舗などの施設や民間駐車場の協力も得ながら、駐車供給量の確保を行う必要があると考えられます。

また、自転車による街なかでの移動のしやすさと歩行者の安全性確保の両面から、自転車走行空間の確保を望む声も多く聞かれ、自動車、自転車、歩行者にとってより良い道路空間造りが必要となっています。

<課題>

- ◆都心部での駐車需要は、駅集中ではなく、広い範囲で発生
- ◆自転車の利用目的、利用時間帯の多様性への対応
- ◆周辺施設側での自転車駐車需要への対応が不十分
- ◆高い地価、高度な土地利用等から、自転車駐車場用地の確保が困難
- ◆都心部では、歩行者・自転車・自動車の全てが集中

<新たな視点>

- ◆都心部では、特に「とめる」「走る」「利用する」の各視点からの総合的な施策展開が必要
- ◆都心の魅力向上、回遊性向上

(5) 財政的・政策的観点からの自転車施策の検証

従来から、放置問題に代表される自転車交通の負の側面に対して、多額の支出が行われてきました。さらに、近年高まりつつある自転車交通への多様な期待に対応していくために、走行環境の拡大や高度な自転車駐車場整備等に伴う多額の支出が必要となりますが、今後の財政状況の見通しは非常に厳しいと考えられます。こういった観点から、自転車に対する多様な都市サービスのグレードや施策の可否そのものに対し、様々な視点からの検証を行い、適切な選択を行っていくことが求められます。

<課題>

- ◆実施計画の策定や実行にあたっての様々な視点からの検証が必要

3. 計画の基本方針

3.1. 計画の位置づけと目標、基本方針

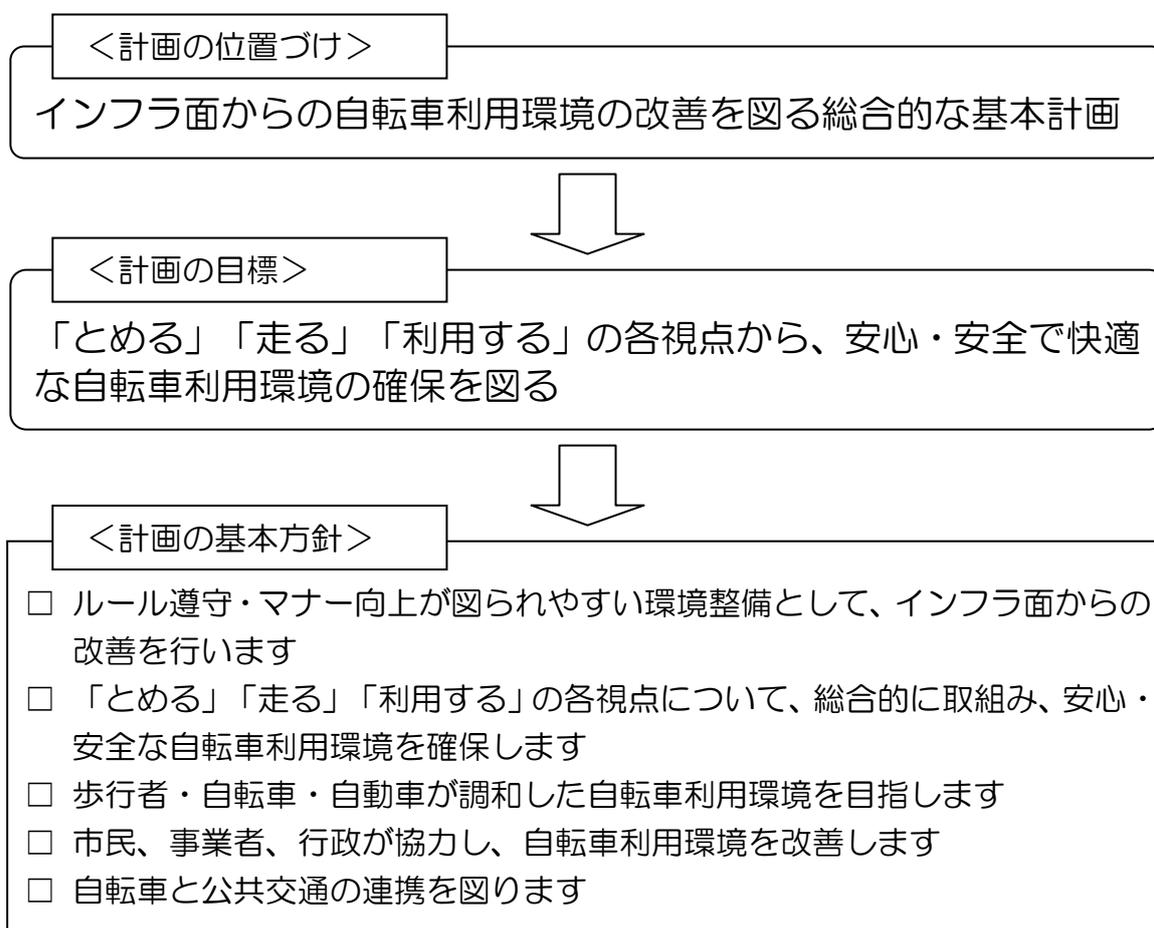
自転車の利用環境の改善に向けては、自転車駐車場の整備や走行空間の確保などのインフラ整備に加え、自転車利用者のルール遵守、マナーの向上も不可欠となります。そのため、市民・事業者・行政が協力して、課題の解消へ取り組むことが重要と考えています。

また、道路には、自転車以外にも、歩行者や車いす利用者、ベビーカー、自動車等、様々な利用者が存在しており、自転車の利用環境を改善することは、単に自転車を利用しやすい環境を整備するということではなく、こういったすべての道路利用者の安全性と快適性を確保することが必要です。

一方、自転車は、快適で手軽で環境的にも優れた乗り物ではありますが、体力が弱い人は利用できず、また天候にも左右されやすいという特徴もあります。特に、今後の超高齢社会においては、公共交通が主要な交通手段となることから、自転車利用を過度に促進させ公共交通需要を減少させるのではなく、自転車の特徴を活かし、公共交通機関との連携を図り、調和のとれた交通機関分担を達成する必要があります。

本計画は、都市交通において重要な位置付けとなる自転車の利用環境のうち、ルール遵守・マナー向上が図られやすい環境整備として、インフラ面からの改善を行うことを目的とした総合的な基本計画と位置付け、名古屋市交通安全計画を始めとした関連計画と連携した取り組みを図ります。

「とめる」「走る」「利用する」の各視点から、自転車利用の適正化を図り、安心・安全で快適な自転車利用環境を確保することを目標とします。



3.2. 「とめる」に関する施策実施の方向性

自転車の道路上への放置は、歩道幅員の縮小や点字ブロックの遮断等により、歩行者や車いす利用者の通行障害となっています。また、転倒による安全性の低下、景観の悪化・賑わい空間の阻害等の原因にもなっています。

こういった道路上での放置自転車等は、自転車駐車場の整備や放置禁止区域の指定、効果的な撤去の実施等により減少していますが、未だ、市内の駅周辺を中心として2万台を超える自転車が放置されています。

そのため、今後は、特に放置が多い駅については、放置の減少に効果をあげている他都市の事例等も検証しつつ、重点的かつ計画的に自転車駐車場の整備を行い、これと併せた放置禁止区域の指定・拡大を行うとともに、必要な撤去体制の確保を図ります。

また、商業施設の設置者については、引き続き附置義務駐車場の整備を徹底するとともに、民間の駐車場事業者及び鉄道事業者とも協力し、効果的な整備を実施し、適正利用を図ります。

<「とめる」に関する施策実施の方向性>

- ◆ 適正利用を図るための有料化の拡充と、柔軟な料金体系への移行
- ◆ 放置禁止区域の指定・拡大
- ◆ 鉄道事業者との連携強化
- ◆ 民間の路外駐車場整備の促進
- 放置自転車等の台数を 2020 年度時点で 16,500 台以下に縮減
(2010 年度現在；20,700 台)

3.3. 「走る」に関する施策実施の方向性

自転車関連の事故は、全国平均では交通事故全体の約2割ですが、名古屋市では約3割に及んでおり、全国的にも高い事故割合となっています。この主たる原因としては、通勤・通学時の自転車の交通機関分担率が比較的高いことや、都市部であり道路の交差点が多いことなどが原因と考えられます。

これまで、本市では、平成12年度に策定された「名古屋市自転車利用環境整備基本計画」に基づき自転車走行空間の整備を進めていますが、平成22年度末現在、整備が実施された幹線道路は計画延長約97kmのうちの約7割という状況にあり、引き続き必要な自転車走行空間の整備を図ります。

施策の方向性としては、幹線道路を中心に歩行者・自転車・自動車の分離に向けた空間整備を進めるとともに、利用者が適正な走行方法を認識し、安全な通行方法を選択することが習慣化されるよう効果的な事業の推進を図ります。

<「走る」に関する施策実施の方向性>

- ◆ 幹線道路や生活道路等、道路の特性を考慮した、適正な走行空間の確保
- ◆ 交通施設や集客施設、都市施設等の拠点性を考慮した整備重点区間の抽出
- ◆ 沿道状況や交通状況を考慮した最適な整備手法の検討
- ◆ 利用者の交通ルールのより一層の認識に向けた、効果的な広報・啓発活動の推進
- 歩行者と自転車の通行空間が分離されている道路の延長を 2020 年度時点で 150km 以上に延伸 (2010 年度末現在；104km)

3.4. 「利用する」に関する施策実施の方向性

自転車は、手軽で便利、また環境や健康的にも優れた乗り物であることから、今後も、自転車利用者は増加することも考えられます。しかしながら、自転車は極めて個人的な乗り物であるにも関わらず、貴重な都市空間を一定時間占有するといった、公共交通機関にはない問題も有しています。

こういった自転車駐車需要に対して、本市では、自転車駐車場の整備、自転車の放置禁止区域の指定、放置自転車等の撤去などを実施し、放置自転車等は減少していますが、特に放置自転車等が多い都心部における通勤需要等については、高度な土地利用が求められる高地価地域において、長時間都市空間を占有しており、経済活動や公平な公共空間利用の視点からも、問題が大きいと考えられます。

このように、都心部や駅前等、高度な土地利用を図る必要がある地域においては、自転車駐車場を整備することは必要ですが、さらに、その駐車した自転車を活用することで、都市空間の占有面積を減少させることが可能となります。

そこで、本市においては、今後、自転車を個人で所有するのではなく、皆で共有することを目指した仕組みづくりを推進し、自転車の利点を活かしながら、貴重な都市空間の自転車駐車による占有を減少させる対策を図ります。

＜「利用する」に関する施策実施の方向性＞

- ◆ 自転車の所有から共有へ
- ◆ 都心部や駅周辺等の、土地利用の高度化が求められる地域における自転車駐車空間（都市空間の占有）の減少
- ◆ 自転車の利便性を損なわず、共有が可能なシステムの導入検討

3.5. 都心部における施策実施の方向性

都心部は、名古屋市の産業や経済、文化を牽引する中心的機能を果たす地区として、多くの歩行者、自転車、自動車が集まり、画一的な対策実施では、問題の解決を図ることが困難であり、「とめる」「走る」「利用する」のすべてにおいて、総合的・複合的な対策が必要な地域です。そのため、本計画においては、都心部について特に取り上げ、対策の推進を図ります。

都心部での自転車利用の多くは、オフィスや店舗など目的施設へ直接向かう利用のため、広範囲に大量の自転車が駐車している状況にあります。しかしながら、都心での自転車駐車場は、土地価格が高く確保が非常に困難であり、また多くの来訪者を受入れる観点から、道路や公園の一部を容易に利用することも出来ない状況です。

本来、自転車利用の目的からすると、原因者であるオフィスや店舗などの施設側が駐車場整備を行うことが原則ですが、建替えや再開発等の機会が必要であり、喫緊の課題には対応できないと考えられます。

そこで、官民一体となった駐車場整備、自転車の共有を具体化するコミュニティサイクルの導入等を図るとともに、多くの歩行者と自転車の安全な通行を促すための空間整備を進めるなど、都心部の交通行動に適した総合的な対策に取り組み、課題の解決を図ります。

3.6. 計画の中間点検

本計画の中間点検は、上位・関連計画における進行管理と併せて実施していく方針であり、特に“なごや新交通戦略推進プラン（前期）”及び“第9次名古屋市交通安全計画”の目標年次である2015年度を目途に、総合的な評価・検証を行い、必要に応じて見直しを行うことを予定しています。

4. 自転車駐車場の整備（とめる）

4.1. 自転車駐車場整備の推移

(1) 市営自転車駐車場の整備

○本市では、平成22年度末現在、363箇所、90,068台分の市営自転車駐車場を設置しています。
○平成16年度以降、民間事業者による自転車駐車場の整備、有料化の推進など駐車対策の強化に合わせて、市営駐車場の整備は横ばいないし減少しています。

本市では、昭和51年度以降、自転車等の利用台数の増加に伴い、市営の自転車駐車場の整備を進めており、その箇所数及び収容台数は図4-1及び図4-2のようになっています。その結果、平成22年度末現在、363箇所、計画収容台数90,068台の市営自転車駐車場を設置しています。

自転車駐車場については、路外での整備を基本とし、市有地をはじめ、民有地・国有地・鉄道事業者の用地などを借地により、権原を取得して整備しているほか、必要台数を路外で確保できない場合で、歩道の有効幅員が確保できる場合においては、路上でも整備を進めています。

しかし、民有地の借地においては、安定的な用地の確保が問題となる課題が残されています。将来的には借地から市有地へと買収を進め、自転車利用者に安定した自転車駐車場を供給する方向が望ましいと考えられます。

また、市営以外に、本市の公募による民間事業者が67箇所、国土交通省が9箇所、鉄道事業者が14箇所の自転車駐車場を整備しています。

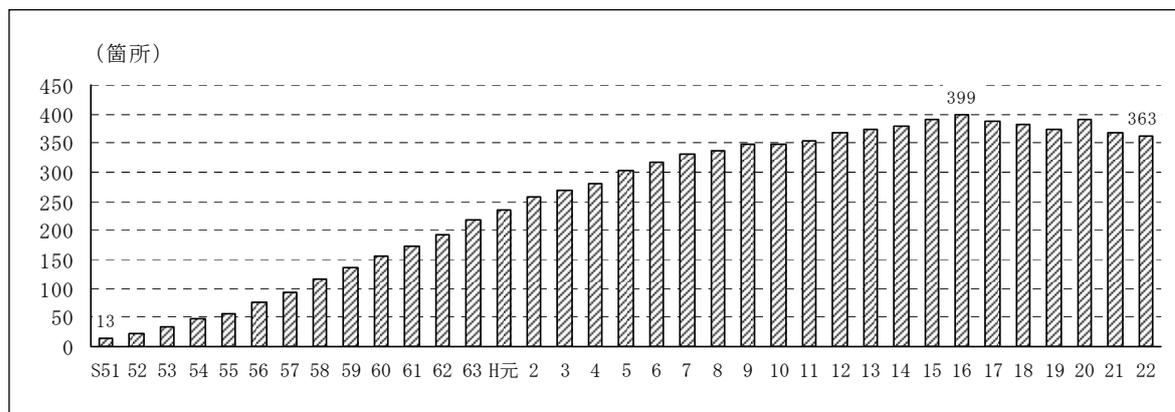


図4-1 市営自転車駐車場の箇所数の推移

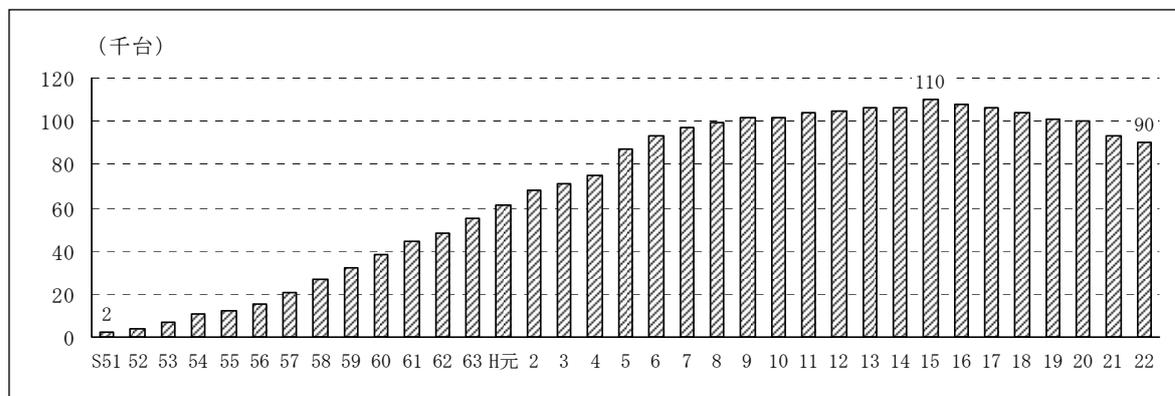


図4-2 市営自転車駐車場の収容台数の推移

(2) 商業施設等への附置義務制度の導入

○平成 14 年 10 月以降、大量の自転車等の駐車需要を発生させる施設に対して、自転車駐車場の設置を義務づけています。

自転車の利用は、通勤・通学以外に、市民利用施設をはじめとする公益施設への利用や、百貨店・スーパーマーケット・遊技場等への利用も多く、当該施設利用者用の自転車駐車場の整備が必要となってきます。

そのため、市・区役所、公会堂など市の公益施設や市民利用施設については、それぞれの施設管理者において自転車駐車場の確保に努めており、平成13年度の調査時点では、市全体で約130施設、約10,000台分の自転車駐車場が整備されています。

一方、百貨店やスーパーマーケットなど大量の駐車需要を発生させる施設については、自転車駐車場を整備しているものもありますが、特に都心部については、スペースの点から未整備のところが多く、駅利用の自転車と相まって一時的に通行障害を引き起こしている箇所もあります。

こうしたことから、平成14年10月以降に建築される一定規模を超える百貨店、スーパーマーケットなどの商業施設に対しては、「名古屋市自転車等の放置の防止に関する条例」に基づき、自転車駐車場の附置義務が課されることになりました。

しかし、オフィスビル等の施設では、従業員等による自転車利用の需要があるにもかかわらず、附置義務の対象となっていないため、自転車駐車場が整備されないという課題が残されています。

【名古屋市における自転車駐車場の附置義務制度の概要】

- 対象区域：市内全域
- 対象車種：自転車及び原付
- 対象施設及び規模：

次に掲げる施設で平成 14 年 10 月 1 日以降に新築・増築・改築（着手）されるもの

| 施設区分 | 施設面積 (最低基準) | 基準台数 |
|------|------------------------|--|
| 小売店舗 | 400 m ² 超 | 書店、電器店 : 40 m ² 毎に 1 台 衣料品店、生活用品店、百貨店 : 80 m ² 毎に 1 台 その他 : 20 m ² 毎に 1 台 |
| 銀行 | 500 m ² 超 | 25 m ² 毎に 1 台 |
| 遊技場 | 300 m ² 超 | 15 m ² 毎に 1 台 |
| 飲食店 | 800 m ² 超 | 40 m ² 毎に 1 台 |
| 映画館 | 1,600 m ² 超 | 80 m ² 毎に 1 台 |

- 設置場所：施設もしくは敷地内、または歩行距離 50m 以内
- 大規模施設に対する緩和規定：それぞれの区分ごとに得た台数の合計
 - [5,000 m²未満] 基準面積毎に 1 台
 - [5,000 m²以上 10,000 m²未満] 基準面積毎に 1/2 台
 - [10,000 m²以上] 基準面積毎に 1/4 台
- ※ただし、銀行、遊技場については別途規定あり
- 混合用途、増築の場合については別途規定あり

(3) 自転車駐車場の有料化による適正利用の推進

- 本市では、平成 6 年度、自転車等の駐車需要の適正化を目的として条例の規定を改定し、利用者負担の原則に基づいた自転車駐車場の有料化を推進してきました。
- 平成 9 年 8 月 5 日に「本市における今後の自転車等駐車対策のあり方」として、名古屋市自転車等駐車対策協議会より答申（以下「平成 9 年度答申」といいます。）を受け、自転車等駐車対策を進めてきました。
- 自転車問題の早期解決のため、平成 18 年度～22 年度の間に 75 駅を有料化する「有料自転車駐車場整備 5 ヶ年計画」（以下「有料化 5 ヶ年計画」といいます。）を立案し、46 駅の有料化整備を実施しました。
- その結果、名古屋駅をはじめとする有料化を実施した駅については、通行の障害になっていた放置自転車等が減少し、一定の効果を得られたと考えています。

1) 自転車駐車場の有料化の推進の経緯

平成6年4月、地下鉄桜通線の延伸に伴う、新設駅での地下式等の自転車駐車場の整備を契機に、近距離利用の自粛など自転車等の適正な利用を目的として、自転車駐車場の有料化に向けて、規定を改正しました。

その後、平成9年度答申を受け、①自転車駐車場の整備、②自転車駐車場の有料化の推進、③放置禁止区域の指定・撤去等、④利用者への指導、啓発の4つを柱に自転車等駐車対策を進めてきました。

しかしながら、当初の有料化は、下記の条件のいずれかに当てはまる駅の自転車駐車場を対象としてきたことから、条件に当てはまる駅が少なく、有料化はあまり進みませんでした。

[従来の有料化を実施する駅の条件]

- ・ 放置台数が500台以上の駅
- ・ 鉄道新設駅
- ・ 地区開発事業等により有料化が可能な路外駐車場が整備される駅
- ・ 鉄道事業者で既に有料自転車駐車場を整備している放置自転車の多い駅

そこで、自転車問題の早期解決のため、有料化を実施する条件を見直して、概ね駐車総台数が500台以上または放置台数が100台以上の駅とし、平成18年度～22年度の5ヶ年で75駅の自転車駐車場を有料化し、併せて駅周辺を自転車等放置禁止区域に指定し、撤去活動・PR活動を実施する有料化5ヶ年計画を策定しました。

2) 有料化5ヶ年計画の実施状況

平成18年度～22年度の5ヶ年での有料化を計画した79駅（当初計画75駅に地下鉄桜通線の4駅を追加）のうち46駅の有料化整備（内1駅は整備工事中）を実施しました。[表4-1 参照]

表4-1 有料化 5 ヶ年計画の実施状況

| | 計画 | 実施 |
|----|--|---|
| 駅数 | 75駅 | 46駅(残り33駅) |
| | <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 5px;"> <p>市内136駅</p> <p>H6 ～H17 38駅</p> <p>H18～H22 75駅</p> <p>当面有料化しない駅 23駅</p> <p>(地下鉄桜通線の4駅を追加し、79駅に)</p> </div> | <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 5px;"> <p>他事業関連で遅れた駅 9駅</p> <p>都心対策検討で遅れた駅 4駅</p> <p>その他 20駅</p> </div> |

※平成23年4月現在

3) 有料化5ヶ年計画の効果

名古屋駅をはじめ、有料化を行った駅については、通行の障害になっていた放置自転車等が減少し、安心・安全で快適な歩行者空間を確保することができました。[図4-3参照]

名古屋市における自転車利用に関するアンケートの結果をみても、71.0%の市民が有料化後に歩道が通行しやすくなったことを実感しています。[図4-4参照]

平成18年度から平成22年5月までに有料化した41駅における計画実施による効果をみると[表4-2参照]、駐車総台数は、有料化前の63,515台から有料化後は35,689台と27,826台減少（有料化前から43.8%減少）し、収容台数を下回っています。また、放置台数は、有料化前の12,103台から有料化後は3,309台と8,794台減少（有料化前から72.7%減少）しており、自転車の適正な利用という目的に対して、一定の効果を得られたと考えています。



図4-3 有料化実施による効果（名古屋駅周辺：都計東志賀町線）

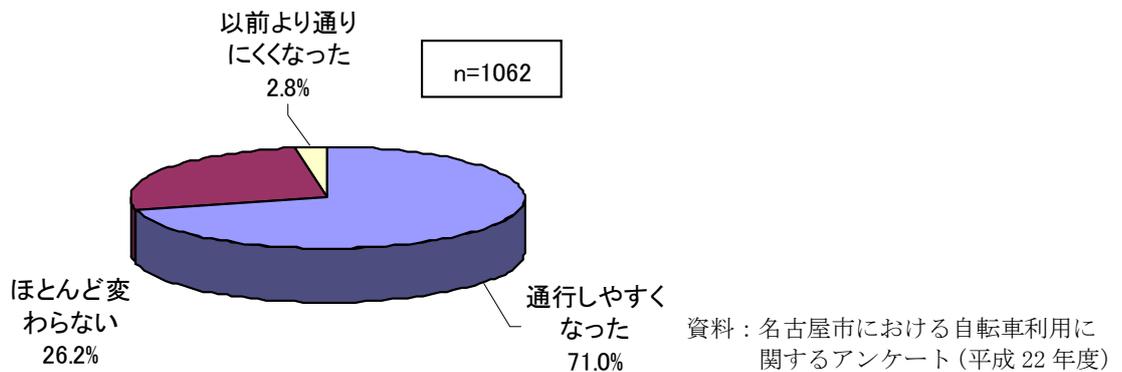


図4-4 有料化実施後の歩道状況に関する市民の感じ方

表4-2 有料化5ヶ年計画の実施による効果

| | | 収容台数 | 駐車総台数 | 放置台数 |
|----------------------|---------|---------|----------------------|---------------------|
| 有料化前の台数 | (A) | 50,375台 | 63,515台 | 12,103台 |
| 有料化後の台数 | (B) | | 35,689台 | 3,309台 |
| 有料化実施による効果 (減少台数) | (C=A-B) | | 27,826台 (43.8%減少) | 8,794台 (72.7%減少) |

※平成18年度から平成22年5月までに有料化した41駅を対象に集計

(4) 自転車駐車場の管理運営状況

○本市の公募により民間事業者が道路上に占用許可を受けて、歩道上に自転車駐車場を整備し、あわせて管理運営を行う手法による許可自転車駐車場なども増加しています。

市内各駅における有料自転車駐車場の管理運営状況をみると、市営自転車駐車場（民間委託）が61駅、許可自転車駐車場及び市営自転車駐車場（許可&市営自転車駐車場）が16駅、許可自転車駐車場のみが5駅、財団法人自転車駐車場整備センター及び市営自転車駐車場（民間&市営自転車駐車場）が1駅となっています。

平成19年1月に改正道路法施行令が施行され、民間事業者による自転車駐車場の道路占用が可能になったことを受けて、平成19年度に名古屋駅地区の2駅と星ヶ丘駅について、歩道上に民間事業者の道路占用許可による自転車駐車場を初めて整備し、平成20年5月に有料化を実施しました。

民間事業者の道路占用許可による自転車駐車場の整備方針としては、①路上駐車場の台数が多い（1,000台以上）、②路上駐車場が広範囲（500m以上）に広がっている、③民間で収支がとれる、の3つに該当する駅と考え、比較的大きな駅で実施してきました。

平成20年度からは、その条件を緩和し、平成23年4月現在では21駅において民間事業者による自転車駐車場を整備しています。今後も条件が整う駅においては、引き続き民間事業者による整備を進めます。

なお、民間事業者による効果としては、整備費等の初期投資や、維持管理費及び更新費などの将来の経費負担を含めて、市の経費負担を最小限にできること等、市にとって大きなメリットがあげられます。また、利用者にとっても割引回数券の導入や自転車の出し入れが簡単であること、利用開始から一定時間が無料となる課金猶予などの利用者サービスの向上などがあげられ、民間事業者独自のアンケート調査によっても好評を得ている状況です。

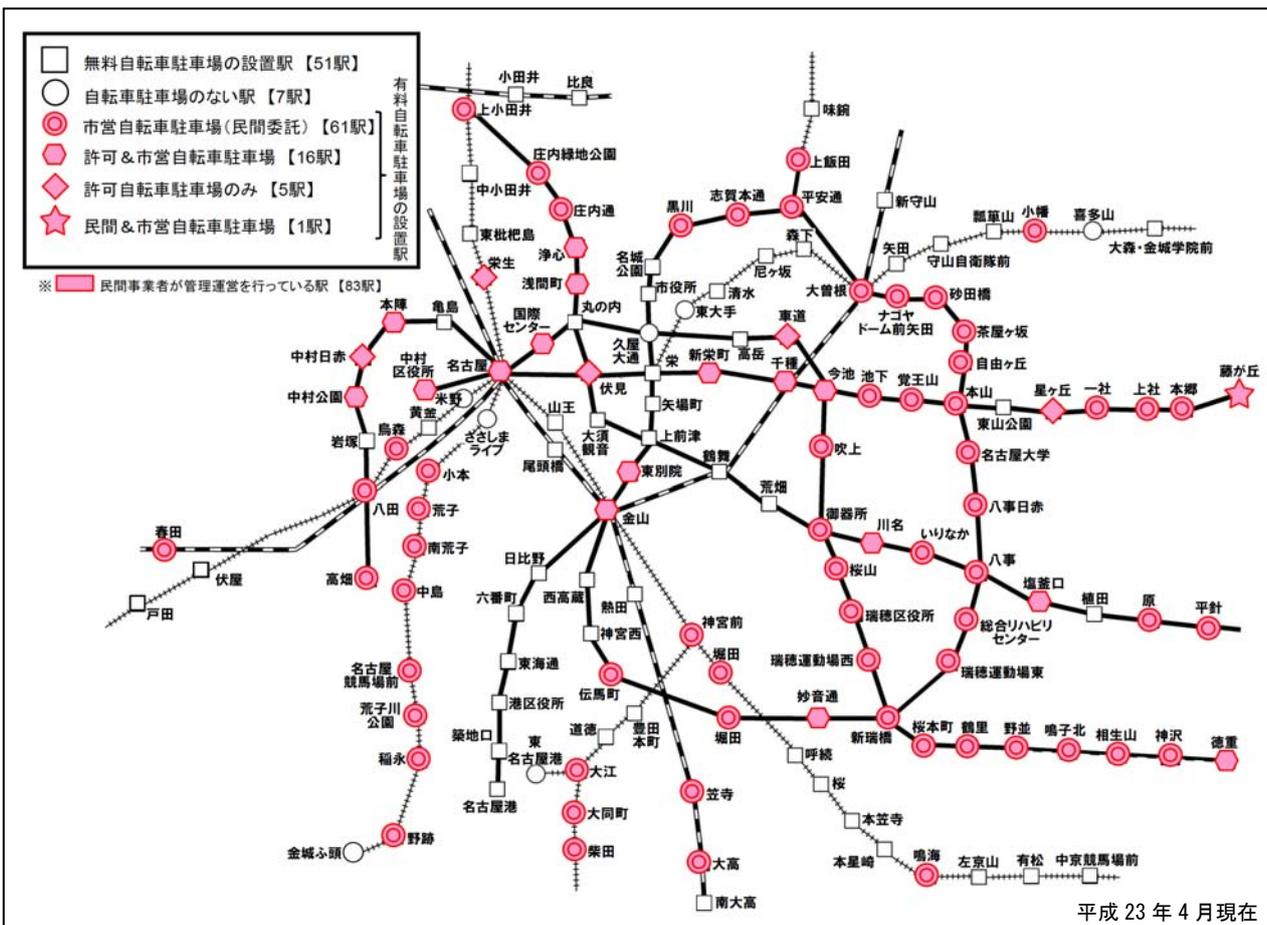


図4-5 市内各駅における自転車駐車場の管理運営状況

4.2. 自転車駐車場の維持管理と更新

- 平成6年度から有料自転車駐車場を開設して以来、市内141駅のうち78駅に市営の有料自転車駐車場を整備しています。
- 今後は施設の老朽化に伴い、計画的な施設の更新が必要になってきます。

平成6年度に、地下鉄桜通線今池～野並間の工事にあわせて、道路地下を利用した地下式自転車駐車場を設置し、名古屋市で最初の有料自転車駐車場を開設して以降、地下式自転車駐車場も引き続き整備されてきました。自転車駐車場用地の確保が困難な地域では、道路地下空間を有効に利用する方法ではありますが、莫大な事業費を要することが大きな課題となっています。また、地下式自転車駐車場にはサイクルコンベア等の設備が必要であり、保守点検・修繕等の維持管理に費用を要するほか、今後は設備の耐用年数を迎える時期に計画的に更新していく必要があります。その他、地下式自転車駐車場以外の駐車場に関しても、施設の老朽化に伴い、機器等の更新を計画的に行っていく必要があります。

近年の決算においては、ほぼ収支のバランスが取れている状況ですが、今後の施設の更新にあたって、更新経費の負担が大きくなっていくと考えられます。施設の更新に合わせて、より利用しやすい施設の配置や機器の導入を検討していくとともに、人的管理から機械管理へと効率的な管理体制に移行していくなど、全体的な施設の更新計画を検討します。

<参考>

減価償却資産の耐用年数等に関する省令（昭和四十年三月三十一日大蔵省令第十五号）

別表第一 機械及び装置以外の有形減価償却資産の耐用年数表（抜粋）

| 種類 | 構造又は用途 | 細目 | 耐用年数(年) |
|--------------------------|------------------------|----------------------------|---------|
| 建物附属設備 | 電気設備(照明設備を含む。) | 蓄電池電源設備 | 六 |
| | | その他のもの | 一五 |
| | 給排水又は衛生設備及びガス設備 | | 一五 |
| | 冷房、暖房、通風又はボイラー設備 | 冷暖房設備(冷凍機の出力が二十キロボルト以下のもの) | 一三 |
| | | その他のもの | 一五 |
| | 昇降機設備 | エレベーター | 一七 |
| | | エスカレーター | 一五 |
| | 消火、排煙又は災害報知設備及び格納式避難設備 | | 八 |
| | エアーカーテン又はドア自動開閉設備 | | 一二 |
| | アーケード又は日よけ設備 | 主として金属製のもの | 一五 |
| | | その他のもの | 八 |
| | 店用簡易装備 | | 三 |
| | 可動間仕切り | 簡易なもの | 三 |
| | | その他のもの | 一五 |
| 前掲のもの以外のもの及び前掲の区分によらないもの | 主として金属製のもの | 一八 | |
| | その他のもの | 一〇 | |

4.3. 放置自転車等の撤去・保管・返還・処分

(1) 自転車等放置禁止区域の指定による放置自転車等の即時撤去の実施

- 名古屋市では、自転車等放置禁止区域を指定し、区域内に放置された自転車等を即時撤去しています。
- 自転車等放置禁止区域は、平成22年度末現在、市内141駅のうち98駅を指定しています。

本市は、市民の良好な生活環境を守るため、昭和63年10月より「名古屋市自転車等の放置の防止に関する条例」を施行し、同条例において自転車等放置禁止区域を指定しており、区域内に放置された自転車等を即時撤去の対象として、定期的に撤去活動を行っています。（なお、区域外の場所に放置された自転車等は、7日間経過後に撤去の対象となります。）

自転車等放置禁止区域については、昭和63年に旧要綱時代の放置禁止駅であった地下鉄池下駅ほか7駅周辺をはじめ13箇所を指定して以来、毎年数箇所ずつを指定し、平成22年度末現在、市内141駅のうち98駅（99箇所）を指定しています。



自転車等放置禁止区域標識

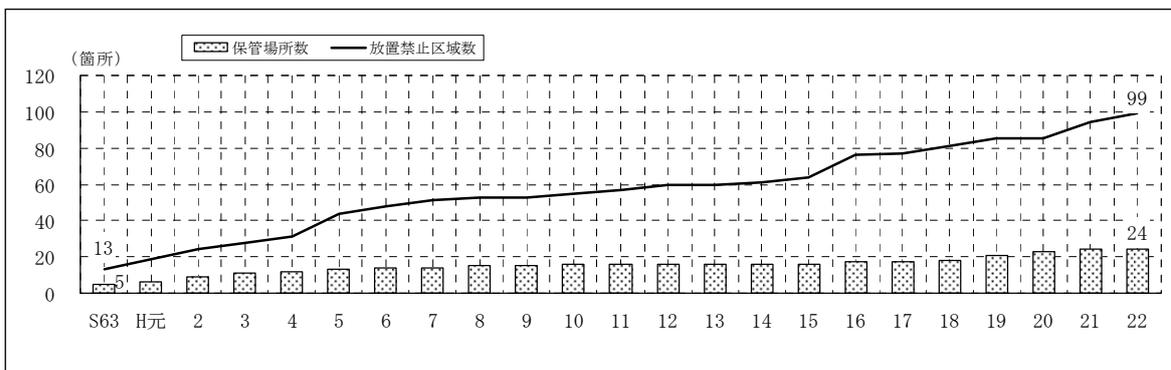


図4-6 自転車等放置禁止区域数の推移

表4-3 自転車等放置禁止区域一覧（H22年度末現在）

| 区 | 自転車等放置禁止区域 |
|----|---|
| 千種 | 池下・今池・吹上・千種・茶屋ヶ坂・自由ヶ丘・本山・名古屋大学・覚王山・星ヶ丘 |
| 東 | 大曾根・栄・車道・新栄町・千種・ナゴヤドーム前矢田・砂田橋 |
| 北 | 平安通・大曾根・志賀本通・上飯田・名城公園・黒川 |
| 西 | 庄内緑地公園・庄内通・上小田井・中小田井・浅間町・浄心・栄生・名古屋駅・国際センター |
| 中村 | 名古屋駅・名古屋駅太閤通口・岩塚・八田・本陣・烏森・中村公園・国際センター・中村区役所・中村日赤・栄生 |
| 中 | 栄・金山・新栄町・千種・東別院・伏見 |
| 昭和 | 荒畑・川名・吹上・御器所・桜山・八事日赤・八事・いりなか |
| 瑞穂 | 堀田・桜山・瑞穂区役所・瑞穂運動場西・新瑞橋・総合リハビリセンター・瑞穂運動場東・妙音通 |
| 熱田 | 神宮前・伝馬町・金山・六番町 |
| 中川 | 高畑・戸田・伏屋・八田・山王・春田・烏森・小本・荒子・南荒子・中島 |
| 港 | 東海通・築地口・名古屋競馬場前・荒子川公園・稲永・野跡 |
| 南 | 大江・道徳・新瑞橋・桜本町・鶴里・笠寺・大同町・柴田 |
| 守山 | 小幡・新守山 |
| 緑 | 鳴海・有松・大高・野並・中京競馬場前・鳴子北・相生山・神沢・徳重 |
| 名東 | 一社・藤が丘・上社・本郷 |
| 天白 | 塩釜口・原・植田・野並・平針・八事・鳴子北・相生山 |

(2) 放置自転車等の撤去・保管・返還・処分

- 名古屋市では、平成 22 年度には、年間約 6.8 万台の放置自転車等を撤去しており、そのうち返還されたものは約 4 割に過ぎず、残り 6 割は引き取られず処分されています。
- 返還されない自転車については、市民向けや海外へのリサイクルを行っています。
- 放置自転車等の返還に係る手数料は、支出が収入を大きく上回っており、毎年市税を投入してその費用を負担している状況になっています。

平成22年度における撤去等の状況についてみると、撤去台数は68,103台、うち返還台数は28,294台となっており、返還率は41.5%にとどまっています。

残りの返還されない自転車（39,809台、58.5%）については、引き取られずに処分されますが、再利用可能な自転車については市民向けや海外へのリサイクルを行っています。

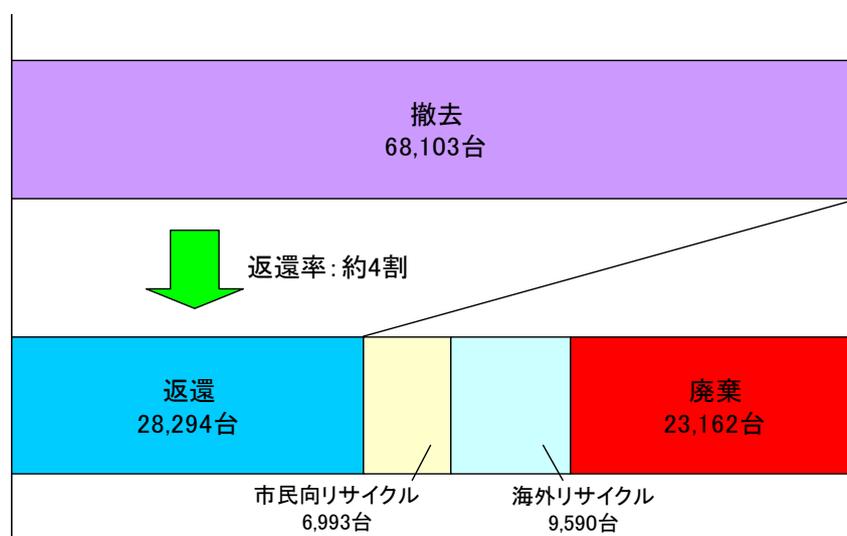


図4-7 放置自転車の撤去・返還・処分等台数（平成 22 年度）

放置自転車の撤去・返還・処分等の台数の推移をみると、近年では、返還台数が増加して、廃棄処分台数が減少しています。[図4-8]

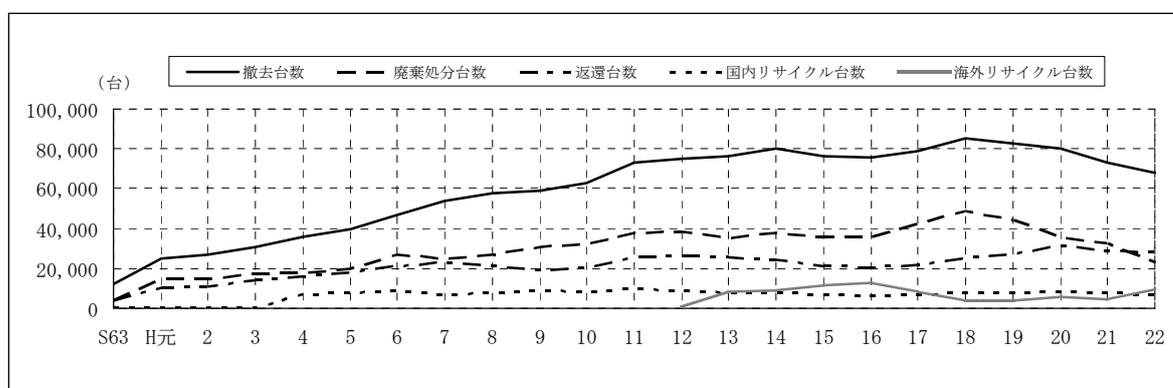


図4-8 放置自転車の撤去・返還・処分等台数の推移

放置自転車等の返還手数料の状況についてみると、いずれの年度においても支出が収入を大きく上回っており、その費用負担には毎年市税が投入されている状況にあります。

表4-4 返還手数料（平成22年度）

| 撤去台数(台) | 返還台数(台) | リサイクル台数(台) | 収支(千円) | |
|---------|---------|------------|--------|---------|
| | | | 収入 | 支出 |
| 68,103 | 28,294 | 16,583 | 57,416 | 196,550 |

【自転車盗の発生状況】

愛知県内では、平成22年中に認知件数で23,664件（うち名古屋市内は11,006件）の自転車盗が発生しています。発生場所は、自転車駐車が69.7%と最も多く、道路上が12.3%、住宅が8.8%、店舗・会社等が5.8%となっています。被害者を職業別にみると、有職者が32.9%と最も多く、高校生が24.4%、中学生が13.6%、大学生が10.4%となっています。盗難時における施錠の状況は、施錠ありが53.2%、施錠なしが46.8%となっています。

自転車の盗難防止は、放置自転車の縮減につながることから、盗難防止効果の高い、鍵を二重にかける“ツーロック”などの対策によって盗難を防ぐことも重要です。



【名古屋市における放置自転車等の撤去・返還・処分等の流れ】

[撤去]

条例により、放置禁止区域内は即時撤去の対象とし、また、放置禁止区域外は1週間経過後に撤去の対象としています。また、有料自転車駐車場内においては3日間経過後、無料自転車駐車場内においては、2週間経過後に撤去の対象としています。

[保管・返還]

撤去した自転車等は、吹上はじめ24箇所の自転車等保管場所へ搬入しています。

保管している自転車等については、防犯登録番号による照会や自転車に記載された住所などにより、所有者に引取の通知をし、自転車については1,500円、原付については3,000円の返還手数料を徴収し、返還を行っています。

[処分]

撤去後1ヶ月を経過しても返還されない自転車については、市の自転車リサイクル事業取扱者に売却し、点検整備のうえ再生利用する市民向けリサイクル事業を実施しています。また、平成12年度からは名古屋市緑政土木局放置自転車国外再生事業実施要綱により海外向けリサイクル事業を実施しています。これら以外の再利用不可能なものは、廃棄処分を行っています。

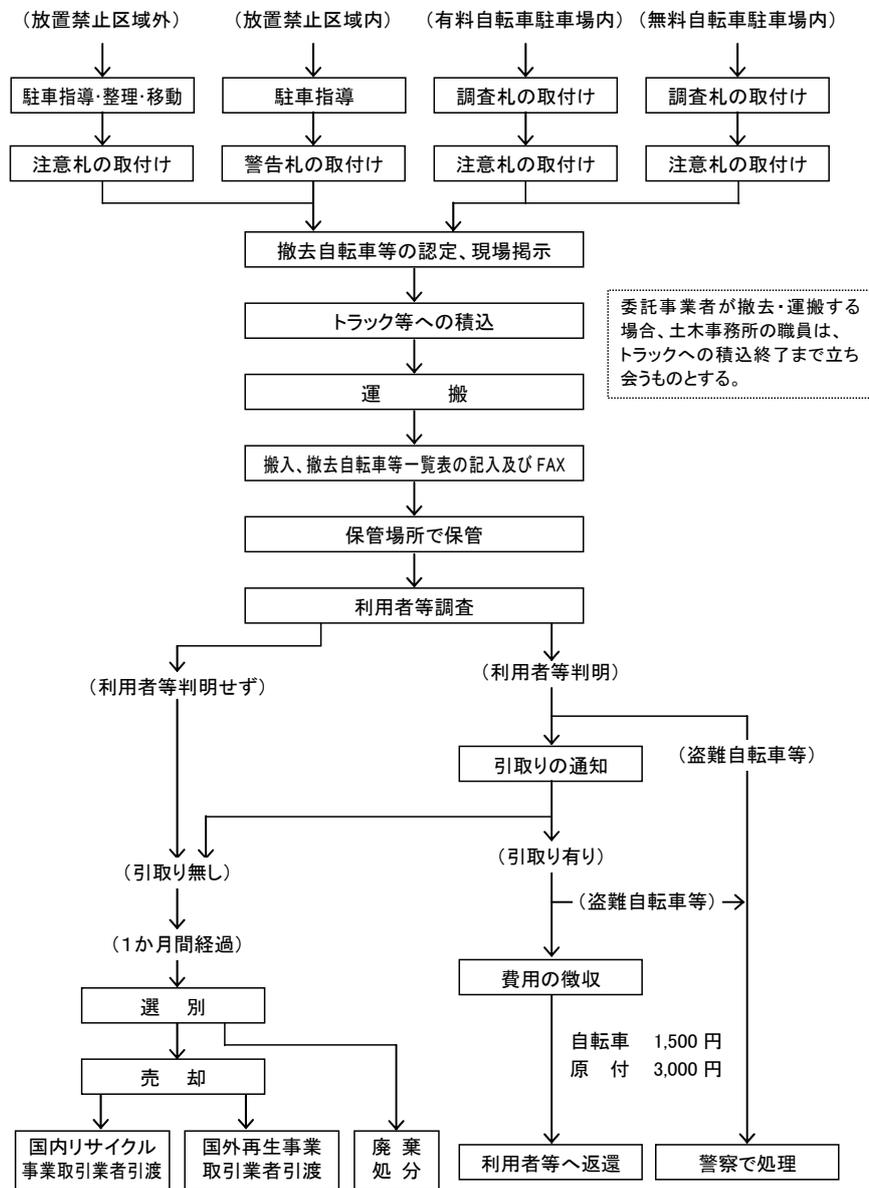


図4-9 放置自転車等に対する措置のフローチャート

4.4. 今後の自転車駐車場整備の考え方

有料化5ヶ年計画で有料化を実施した駅については、自転車の適正な利用という目的に対して一定の効果が得られていることから、今後も、有料化5ヶ年計画で有料化を予定していた79駅のうち、計画期間内に有料化できなかった駅を中心に、民間事業者の許可駐車場を基本として、自転車駐車場の整備及び有料化の推進を図ります。また、有料化5ヶ年計画で有料化を予定していなかった駅についても、今後の放置状況の変化等を勘案して対策を検討します。

有料化の条件としては、有料化5ヶ年計画策定時の考え方を踏まえ、概ね駐車総台数が500台以上または放置台数が100台以上の駅を対象とすることを基本として、以下に示す考え方で対策を進めます。

(1) 有料化を予定していた駅における考え方

1) 速やかに有料化を実施する駅

有料化5ヶ年計画で有料化を予定しており、計画期間内に有料化できなかった駅のうち、以下に示す駅については、環境が整った段階で、自転車駐車場の整備及び有料化を実施します。

[速やかに自転車駐車場の整備及び有料化を実施する駅]

- ・現在整備工事中の駅
- ・他事業と調整して整備を進める必要がある駅
- ・都心対策と合わせて整備を進める必要がある駅

2) 有料化の実施の必要性を検討する駅

1) 以外の駅については、放置の状況や周辺の状況等を考慮し、有料化を実施するかどうかについて検討します。

[放置台数が少ない駅]

駐車総台数が多くても、放置台数が少ない駅については、現状維持を基本とします。ただし、地元地区協議会の活動状況の変化や隣接駅の有料化に伴って、放置が問題になってきた場合又は問題になることが予想される場合は、有料化の実施を検討します。

[幹線道路上にある駅]

主要な幹線道路である国道や周辺市道に放置が多い駅については、国及び本市において整合を図りながら自転車駐車場の整備や有料化を検討します。

[地区計画等がある駅]

将来的に地区計画等がある駅については、地区計画と調整し、有料化を検討します。

[隣接駅の有料化と関連する駅]

隣接駅の有料化による自転車駐車状況への影響が大きいと考えられる駅については、隣接駅の有料化に合わせて、有料化を検討します。

(2) 有料化を予定していなかった駅における考え方

有料化5ヶ年計画で有料化を予定していなかった駅については、現状維持を基本としますが、隣接駅の有料化による放置の状況等の変化によって、問題が発生した場合又は問題の発生が予想される場合は有料化を検討します。

(3) 新駅における考え方

新駅については、平成9年度答申に基づいて、原則的には有料化の対象となっていますが、他事業との調整が必要な場合には、他事業と調整した上で、有料化を検討します。

(4) その他の考え方

1) バス停留所付近の自転車駐車場の有料化・放置禁止区域の指定について

今後も自転車駐車場の整備・有料化及び放置禁止区域の指定をしなければならぬ鉄道駅が多数ある状況のため、バス停留所周辺の放置自転車対策については、鉄道駅の対策が収束する時期を勘案して検討します。

2) 自転車駐車場への自動二輪の受け入れについて

これまで、自転車法に基づいて、自転車駐車場を整備してきたことから、現時点では自動二輪の駐車場については、駐車場法に基づいて整備するべきものと考えています。今後も自転車及び原付の対策をしなければならぬ鉄道駅が多数ある状況であること及び、自動二輪の受け入れが可能な既存の自動車駐車場も多く存在している状況であることから、自動二輪の対策の必要性については、自転車及び原付の対策が収束する時期を勘案して検討します。

参考表 自転車及び動力付二輪車の区分

| 種類 | 排気量 | 法的車両区分 | | 駐車に関する法の規定 | | |
|--------------|-------------|--------------|---------|------------|------|------|
| | | 道路交通法 | 道路運送車両法 | 車庫法 | 駐車場法 | 自転車法 |
| 自転車 | — | 自転車 (軽車両) | — | × | × | ○ |
| 動力付 二輪車 | ～50cc | 原付 | 第一種原付 | × | × | ○ |
| | 51cc～125cc | 普通自二 | 第二種原付 | × | ○ | × |
| | 126cc～250cc | | 軽自二 | × | ○ | × |
| | 251cc～400cc | 大型自二 | 小型自二 | × | ○ | × |
| 400cc超 | × | | | ○ | × | |
| 上記以外(普通自動車等) | | | | ○ | ○ | × |

3) 鉄道事業者との協力について

自転車等の放置は駅周辺に集中しているため、駅周辺における適正な自転車等の利用に向けた自転車等駐車対策については、自転車駐車場の整備や用地の確保などのハード面と指導・啓発などのソフト面との両面で、今後、より一層、鉄道事業者との連携・協力を図っていきます。

4) 啓発（駐輪マナー）について

本市では、自転車等駐車対策の広報啓発活動として、放置自転車等の追放、利用者の駐輪マナーの向上など、自転車等の適正な利用のための啓発を、以下のように、様々な方法で行っています。

- ①毎年5月・11月を放置自転車追放月間に指定し、各区に設置した区自転車駐車対策推進協議会を中心として、駅周辺での早朝駐車指導や、ちらしなどの配布による街頭キャンペーンの実施
- ②放置禁止区域指定・変更時における、ちらし配布、立看板掲示、広報車等による街頭キャンペーンの実施
- ③地下鉄車内での案内放送による自転車駐車場の利用PR
- ④新入高校生・大学生等への自転車利用指導の要請
- ⑤広報なごや、インターネットによる広報活動
- ⑥その他、適宜、駅周辺での地元住民やシルバー人材センターなどによる早朝駐車指導、ちらしなどを配布する街頭キャンペーンの実施

また、自転車駐車対策に協力していただける地元住民の方々には、地区自転車駐車対策推進協議会（以下「地区協議会」といいます。）を設立していただき、その活動内容に応じて、本市から報償金を支給しています。

地区協議会の設立団体数は、平成22年度末現在、99団体で、自転車駐車場86か所の整理・清掃活動及び放置禁止区域59か所の駐車指導活動を実施していただいています。

今後も、自転車等利用者への指導・啓発を通じて、利用者の駐輪マナー向上や自転車駐車場利用への誘導に取り組んでいきます。

5) 民間事業者独自の路外駐車場について

自転車等の適正利用に向けた自転車駐車場の有料化と放置禁止区域の指定を契機として、民間事業者がその周辺部で独自の自転車駐車場を整備しているケースも見られます。このような独自の整備については、需給バランス調整や経済性の面でのメリットが期待される一方、恒久性や安定性の面での不確実性が伴います。今後の民間事業者による独自整備の動向も踏まえつつ適正利用に向けた取り組みを進めます。

6) 自転車駐車場の料金の見直し

現在、自転車駐車場は全て同一の料金となっていますが、今後は継続的な維持管理ができ、かつ高い稼働率が維持できるよう、利用時間に応じた段階的料金制、無料時間の設定、施設の設置状況や利用実態を勘案した料金体系などの導入の検討を行います。

7) 施設側での自転車駐車場の確保について

自転車は、通勤・通学以外に、百貨店・スーパーマーケット・遊技場等（以下「商業施設等」といいます。）やオフィスビルなどへの利用も多く、当該施設利用者向けの自転車駐車場の整備も必要です。

大量の駐車需要を発生させる商業施設等については、自ら自転車駐車場を整備している所もありますが、特に都心部においては、スペースの点から未整備の所が多く、駅利用の自転車と相まって通行障害を引き起こしているケースも見受けられます。

このような駐車需要への対策として、条例により、平成 14 年 10 月以降に建築される一定規模を超える商業施設等に対して、自転車駐車場の附置義務が課せられています。平成 14 年度から平成 22 年度末までの届出件数は 284 件で、23,119 台分の自転車駐車場が確保されています。

しかしながら、既存の商業施設等には附置義務規定が適用されないことやオフィスビルなどが附置義務規定の対象となっていないことなどの課題も残っており、これらの施設側での自転車駐車場整備の促進に向けた検討が必要と考えています。

(5) 撤去・保管・返還・処分の考え方

これまでの有料化に併せた放置禁止区域の指定・拡大や必要な撤去体制の確保などの取組みによって市内の放置台数は減少してきており、効果が得られていることから、今後も有料化に併せた放置禁止区域の指定・拡大によって適正利用を図ります。

現時点で未整備となっている駅のうち、放置が多い駅については、重点的かつ計画的に自転車駐車場の整備を行い、これと併せた放置禁止区域の指定・拡大を行うとともに、必要な撤去体制の確保を図ります。しかしながら、駐車場の確保が困難な駅もあるなど、難しい課題も有しています。

また、民間の有料自転車駐車場と市営の無料自転車駐車場と合わせると、総駐車台数を満たしているにも関わらず放置が多い駅も見られ、これらについては無料のままに放置禁止区域を指定することも検討します。

この他、放置自転車等が駅周辺部に止まらず、市街地の広範囲にわたっている都心部については、撤去体制の充実を図ります。

条例の制定以来、据え置きとなっている返還手数料については、実勢費用と有料自転車駐車場の料金の動向も勘案しつつ検討します。

5. 自転車走行空間の整備（走る）

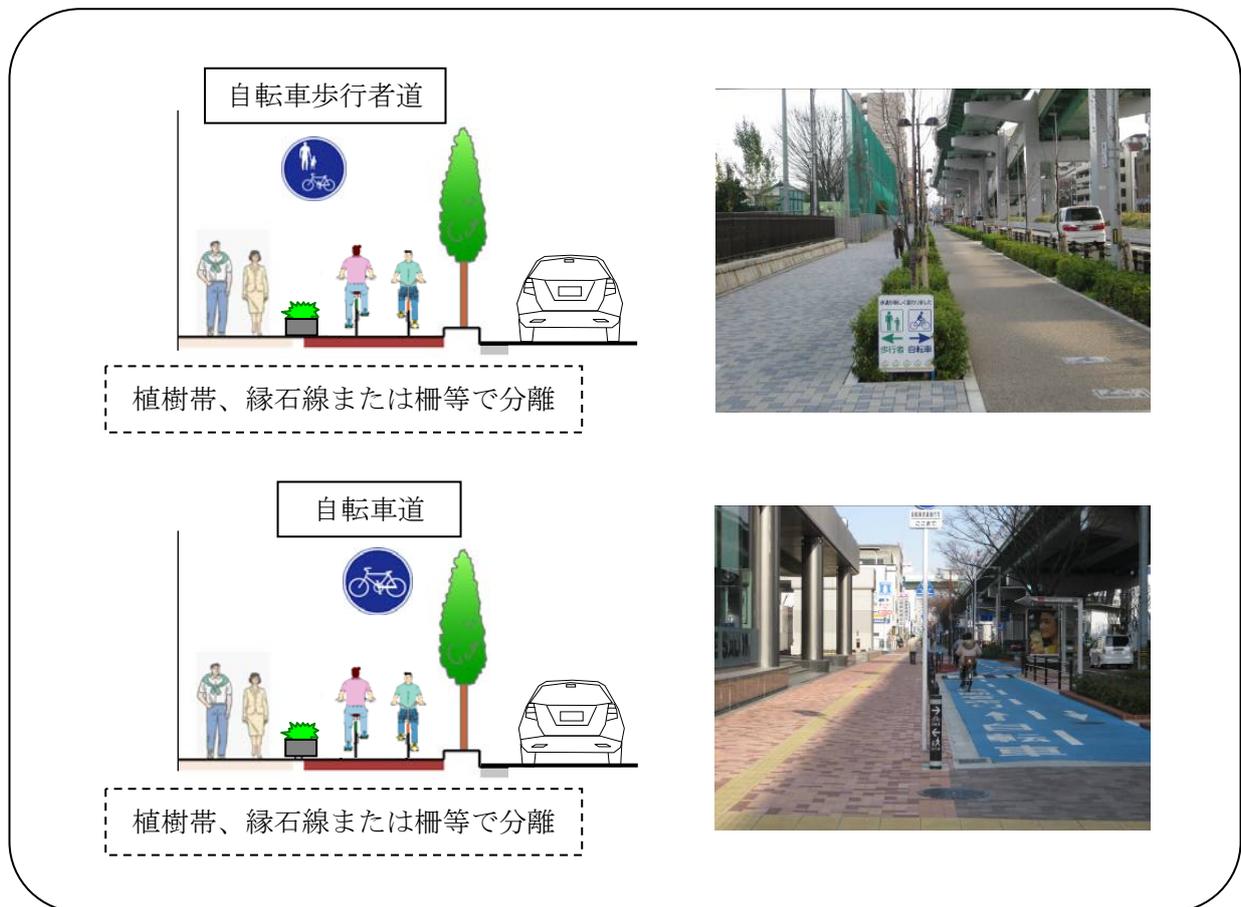
5.1. 自転車走行空間の整備手法

自転車利用者の増加や自転車に関わる交通事故が増加している背景から、歩行者・自転車・自動車の分離がより一層求められています。本市では、平成12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、これらの分離を目的とした自転車歩行者道の整備を中心に進めてきたところです。

しかしながら、自転車を利用する市民からは、どこを走ればよいのかわからないという声もあり、今後は、近年全国的にも取り入れられている自転車道や自転車レーンも視野に入れながら、自転車の通行方法が利用者にとってわかりやすく、かつ、適切な走行方法の習慣付けを促進していくことを念頭に、歩行者・自転車・自動車の分離を促す空間の整備を推進します。

パターンA 構造的に自転車と歩行者を分離するタイプ

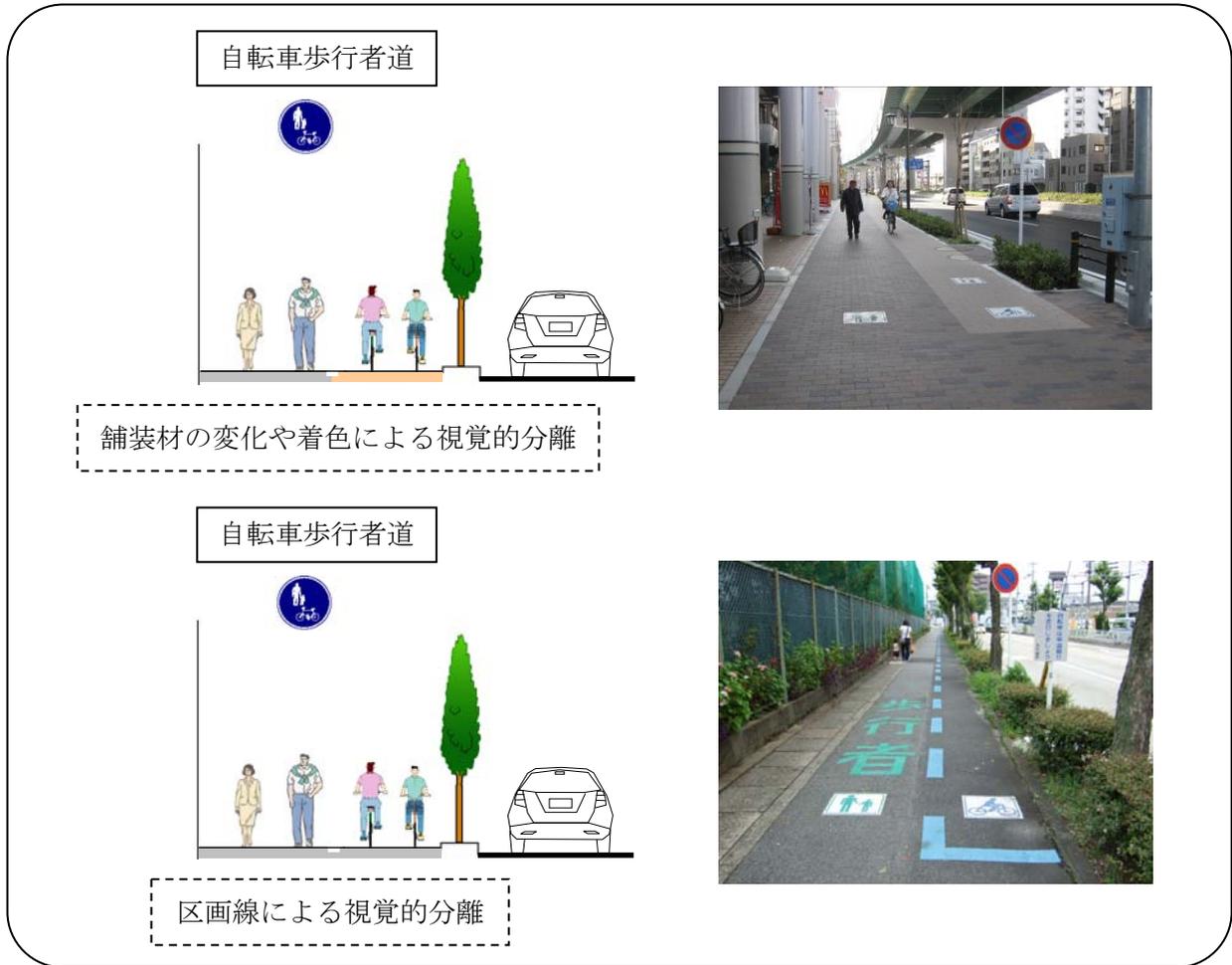
- ・自転車と歩行者を植樹帯や縁石線・柵等によって構造的に分離します。
- ・自転車歩行者道もしくは自転車道として整備します。



| 長所 | 短所 |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者、自転車、自動車にとって区分が明確で、分離通行効果が高い。 | <ul style="list-style-type: none"> ・整備が可能な路線は、歩道部幅員（道路幅員）が広い道路に限られる。 ・既存道路での整備は、大きな改築が必要であり、長期間・高コストとなる。 |

パターンB 視覚的に自転車と歩行者を分離するタイプ

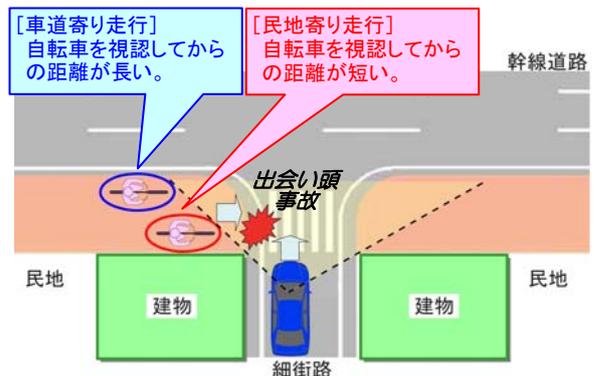
- ・自転車と歩行者を舗装材の変化や着色または区画線によって視覚的に分離します。
- ・自転車歩行者道として整備します。



| 長所 | 短所 |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・既存道路を活かすことにより、比較的短期間・低コストで整備できる。 ・歩行者交通量の大小に対応できる。 ・歩道での車道寄り走行の習慣化が期待される。 | <ul style="list-style-type: none"> ・構造的分離に比べ、歩行者と自転車の分離通行効果が低い。 |

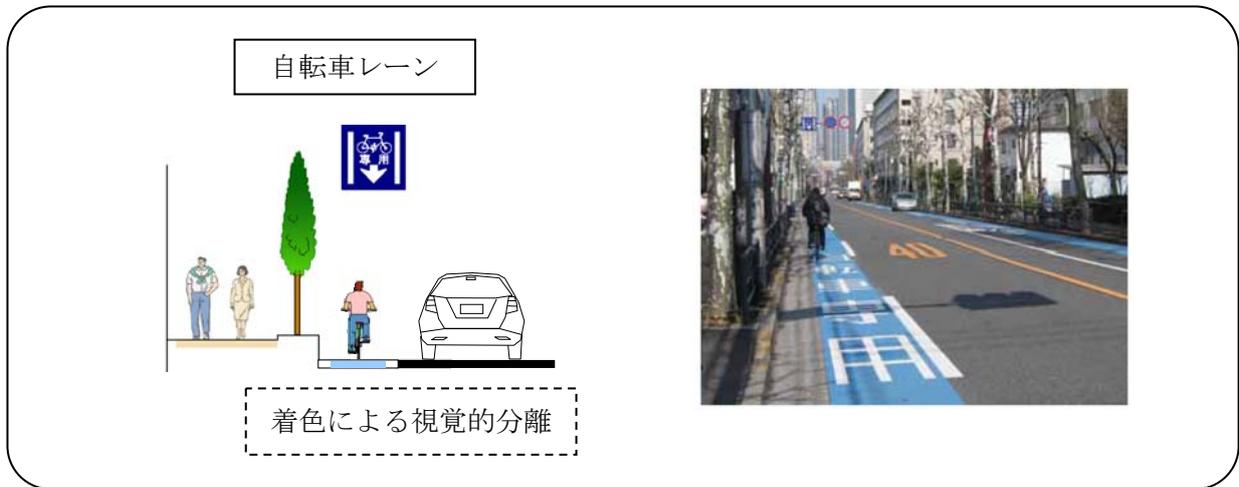
【歩道上の自転車走行位置による安全性の違い】

自動車は細街路から幹線道路に進入するとき、歩道上の歩行者や自転車を十分確認しないまま突然進入する場面もみられます。この場合、特に見通しの悪い交差点において、自転車が民地寄りを走行するケースでは、自動車を視認した時点での距離が短くなります。一方、自転車が車道寄りを走行するケースでは、自動車を視認した時点での距離が長くなります。車道寄り走行は、交差点に突然進入してくる自動車に対してブレーキをかけるまでの余裕が長くなるなどのメリットがあります。



パターンC 自転車レーンを整備するタイプ

- ・自転車と歩行者の分離を図ります。自転車と自動車を着色により視覚的に分離します。
- ・自転車専用通行帯（自転車レーン）として整備することを基本とします。



| 長所 | 短所 |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・既存道路を活かすことにより、比較的短期間・低コストで整備できる。 ・車道の左側端走行原則の習慣化が期待される。 | <ul style="list-style-type: none"> ・バス停留所及び駐停車車両がある場合の走行に配慮が必要である。 |

【啓発サイン等の設置によるマナー向上への取組み】

道路利用者の適切な通行方法の習慣付けを促すため、自転車走行空間整備に併せて、路面ステッカーなどの啓発サインや啓発看板を設置し、利用者の通行マナーの向上を図っています。



【自転車の通行ルール】

自転車の主な通行ルールとして、以下の「自転車安全利用五則」が示されています。

①自転車は、車道が原則、歩道が例外

- ・道路交通法上、自転車は軽車両と位置付けられています。したがって、歩道と車道の区別のあるところは車道通行が原則です。



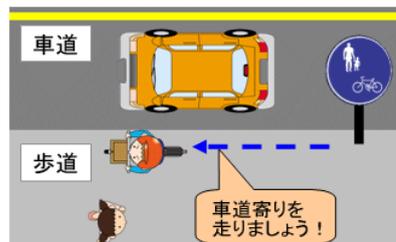
②車道は左側を通行 右側通行は禁止！

- ・自転車は車道の左端に寄って通行しなければなりません。



③歩道は歩行者優先で、自転車は車道寄りを徐行

- ・歩道では、すぐに停止できる速度で、歩行者の通行を妨げる場合は一時停止しなければなりません。



④安全ルールを守る



飲酒運転は禁止

自転車も飲酒運転は禁止

【罰則】

5年以下の懲役
又は100万円以下の罰金

※酒に酔った状態で運転した場合



夜間はライトを点灯

夜間は、前照灯及び尾灯
(又は反射器材)をつける

【罰則】

5万円以下の罰金



二人乗りは禁止

二人乗りをすることはできません

【罰則】

2万円以下の罰金又は科料



信号を守る

信号を必ず守る

【罰則】

3ヵ月以下の懲役
又は5万円以下の罰金



並進は禁止

「並進可」標識のある場所以外
では、並進禁止

【罰則】

2万円以下の罰金又は科料



交差点での一時停止と安全確認

一時停止の標識を守り、狭い道から
広い道に出るときは徐行

【罰則】

3ヵ月以下の懲役
又は5万円以下の罰金

⑤子どもはヘルメットを着用

- ・児童・幼児の保護責任者は、児童・幼児を自転車に乗車させるときは、乗車用ヘルメットをかぶらせるようにしましょう。



こんな運転もやめましょう

★傘を差しながら、携帯電話を使用しながらの運転

- ・傘を差し、物を担ぎ、物を持つ等視野を妨げ、又は安定を失うおそれのある方法で自転車を運転してはいけません。
- ・また、携帯電話で話をしたり、メールをしたりしながらの運転もしてはいけません。

【罰則】5万円以下の罰金



資料：警視庁資料

【良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について】

警察庁では、「自転車の交通秩序整序化に向けた総合対策の推進について（平成19年交通局長通達）」に基づく各種自転車対策を進めてきたところ、一定の成果はみられるものの、未だ交通ルール遵守の意識は十分に浸透せず、自転車利用者のルール・マナー違反に対する国民の批判は後を絶たないほか、自転車の通行環境の整備も十分には進んでいない状況にあるとして、平成23年10月、良好な自転車交通秩序の実現を図るため、自転車に係る総合対策を新たに打ち出しました。

＜基本的考え方＞

- ・車道を通行する自転車の安全と歩道を通行する歩行者の安全の双方を確保するため、自転車は「車両」であるということを全ての者に徹底。
- ・自転車本来の走行性能の発揮を求める自転車利用者には歩道以外の場所を通行するよう促進。
- ・歩道を通行する者には、歩行者優先というルールの遵守を徹底。

＜推進する主な対策＞

①自転車の通行環境の確立

規制標識「自転車一方通行」や「普通自転車専用通行帯」を活用した走行空間の整備、普通自転車歩道通行可規制の実施場所の見直し、普通自転車歩道通行可規制のある歩道をつなぐ自転車横断帯の撤去

②自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進

自転車は「車両」であるということの徹底、ルールを遵守しなかった場合の罰則や交通事故のリスク・損害賠償責任保険等の加入の必要性等について周知

③自転車に対する指導取締りの強化

指導警告の積極的推進、制動装置不良自転車運転を始めとする悪質・危険な違反の検挙、街頭での指導啓発活動時に本来の走行性能の発揮を求める者には歩道以外の場所の通行を促進

④対策推進上の基盤整備等

都道府県警察における総合的計画の策定、所要の体制整備・部内教養の徹底・関係部門との連携、条例を制定した地方公共団体の事例も参考としながら地方公共団体による自転車の交通ルール遵守等のための取組を積極的に支援、地方公共団体等に対する駐輪場整備や放置自転車撤去の働き掛け

資料：警察庁資料

【参考：賠償責任保険制度】

賠償責任保険制度とは、事故により、他人に怪我をさせることや、他人の所有物を破損することなどにより、損害賠償責任を負うことになった場合に、保険金が支払われる保険制度です。

自転車は、自動車の自賠責保険のように強制的に加入しなければならない保険制度がないため、万が一加害者となってしまった場合は、多額の賠償金を自分で負担しなければならなくなり、社会的な問題となっています。

自転車の賠償責任保険（任意加入）としては、自転車総合保険やTSマーク付帯保険などがあります。



第一種TSマーク（青マーク） 第二種TSマーク（赤マーク）

☆自転車利用中に事故に遭ってけがをしたり、歩行者や他の自転車に衝突してけがを負ってしまった場合に対処できる保険に「TSマーク付帯保険」があります。

☆自転車安全整備店で点検整備（有料）を受け、それを証明するTSマークを自転車に貼ってもらくと、傷害保険・賠償責任保険がつかます。

資料：自転車安全利用ガイドブック（名古屋市・愛知県警）

【自転車対歩行者の重大事故の事例】

平成19年10月の深夜、愛知県新城市平井の市道で、犬の散歩をしていた67歳の男性に対し、対向してきた17歳の少年が運転する自転車が衝突する事故が発生した。男性は頭部強打などが原因で死亡した。現場は自転車の進行方向に向かって緩やかな下り坂となっていた。

5.2. 求められる自転車利用イメージ

自転車は、コンパクトで機動性が高い反面、様々な通行方法の選択が可能であることから、知らず知らずのうちに適切な通行方法がとられていない場合も見られます。自転車走行空間を整備することで利用者の安全な通行を確保するとともに、自転車利用者がしかるべき通行方法を選択することも、安全性の向上を図るためには欠くことのできない要素です。

自転車の通行方法は、道路交通法で次のように定められています。

- ・自転車は、軽車両と位置付けられており、原則として車道を通行しなければなりません。
- ・自転車は道路標識により通行することができるとされている歩道を通行することができます。
- ・歩道内を通行する場合は、歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければなりません。
- ・自転車の進行が歩行者の通行を妨げるときは一時停止をするなど、特に歩行者に注意しなければなりません。

(P.33 自転車の通行ルール 参照)

安全な利用環境を形成していくためには、道路のそれぞれの利用者が自転車の適正な通行方法への理解を高め、交通状況に応じた適切な通行を実践していくことが求められます。



本市では、自転車の交通安全に関する広報啓発活動として、自転車の走行位置や歩道上での走り方、ヘルメットの着用、夜間のライト点灯など、自転車の安全な利用のための啓発を、一般向けのパンフレットの活用などによって実施しています。さらに、朝の通勤・通学時にスピードを出す自転車利用者も多いことから、通勤・通学者に的を絞った広報啓発活動、高齢者や児童・生徒への安全指導・教育等、細かな対応が重要となっています。このため、関係機関と密接な連携を図っていきます。

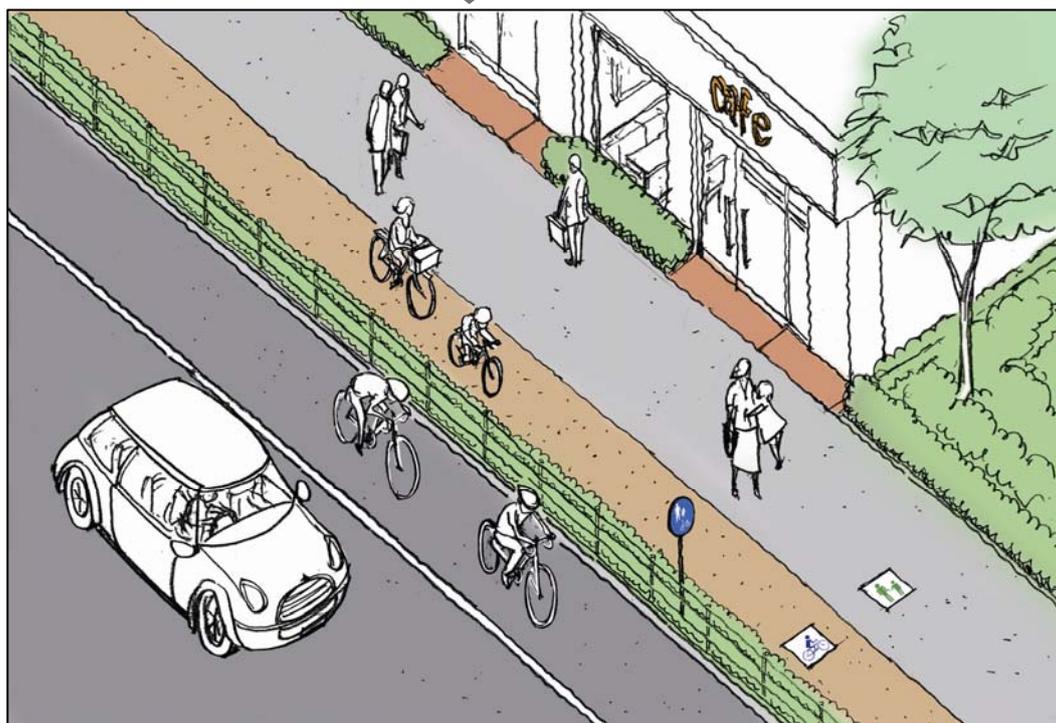


図5-1 求められる自転車利用イメージ

5.3. 自転車走行空間整備の考え方

自転車走行空間の整備については、幹線道路を中心に歩行者・自転車・自動車の分離に向けた空間整備を進めるとともに、利用者が適正な走行方法を認識し、安全な通行方法を選択することが習慣化されるよう効果的な事業の推進を図ります。

本計画では走行空間の整備手法をパターンA（構造的分離）、パターンB（視覚的分離）、パターンC（自転車レーン）の3種類に大別しています。歩行者、自転車、自動車利用者それぞれの視点、整備上の課題、整備効果などについてみると、各パターンで異なるメリット、デメリットを有しています。また、交差点付近での自転車の通行を始め、バス停や荷捌き場付近での自転車の走行は、歩道走行する場合は歩行者と、車道走行する場合は自動車と多く交差することになるなど、整備手法によって状況が異なってきます。交通特性や沿道特性、現況の道路断面、統一性、経済性等を踏まえるとともに、道路空間の再配分も視野に入れ、最善となる整備手法を検討していく必要があります。

(1) 幹線道路における整備

幹線道路は、自転車にとって、出発地から目的地までの長い区間の移動で利用する場合と、経路の一部として短い区間で利用する場合など、様々な利用を担う路線として位置付けられます。また、幹線道路では大型車両を含む自動車交通や駅に向かう歩行者自転車交通が輻輳します。このため、構造的分離あるいは視覚的分離を積極的に進め、安全で快適な走行空間の整備を図ります。

本計画では、市内の幹線道路のうち、歩行者・自転車・自動車を分離する空間整備の必要性が高い路線を、道路幅員、歩道幅員、自転車歩行者交通量、地域特性などを考慮して「整備候補路線」として選定し、今後、これらを中心に走行空間の整備を進めます。

(2) 補助幹線道路・生活道路における整備

幹線道路を補助する路線として整備されている補助幹線道路や生活道路は、自転車にとって、身近な比較的短い移動での利用が中心となる路線として位置付けられます。上記の幹線道路と接続する路線を始め、駅やバス停留所、学校や病院などへ接続する付近では、歩行者と自転車の輻輳が課題となっている区間も存在しています。多くの路線で道路幅員上の制約を有していることは大きな課題ですが、幹線道路における走行空間整備との調和を図りつつ、可能な限り整備を進めます。

また、都心部においては、歩行者、自転車、自動車すべての交通量が多く、しかも特定の路線に集中するのではなく、都心部全域で交通量が多い状況であるため、自転車の放置対策と同様に面的な整備が必要と考えられます。整備に際しては、放置対策や自転車の新たな利用形態の検討等と調和を図りながら検討を進めます。

(3) 効果的かつ効率的な整備の推進

市内の全ての幹線道路で走行空間整備を行うには多大なコストと期間を必要とし、また、市内では生活道路などの狭幅員の道路が多くを占めていることから、全ての道路において走行空間を整備することは長期的に見ても困難です。しかし、自転車利用に関わる安全性の確保は喫緊の課題となっています。したがって、多くの利用者が自転車に関する交通ルールをより一層認識し、空間整備がなされていない道路においても適切な通行方法が選択されることが課題の早期解決には必要不可欠です。

幹線道路等における走行空間整備を順次進め、適切な通行の習慣化を図るとともに、走行空間の整備完了時に地域・学校などへの啓発を行うなど、交通ルールやマナーの啓発を広く実施する取組みも併せて進めることが重要であることから、ハード面とソフト面での関係行政機関が連携した取組みの推進に努めます。

5.4. 幹線道路における走行空間整備

(1) 整備の考え方

1) 路線の選定

本計画では、4車線以上の幹線道路において、歩行者・自転車・自動車の分離を積極的に進める路線として「整備候補路線」を選定します。従来から整備が進められてきた路線に加え、道路幅員や自転車・歩行者交通量、交通事故発生状況、地域特性などを考慮して路線を選定します。

【幹線道路における整備候補路線の主な選定要件】

- 自転車交通量及び歩行者交通量が多い区間
- 自転車が関わる交通事故が近年発生している区間
- 歩道の有効幅員が概ね3m以上の区間

以上により、市全体で約370kmの路線を整備候補路線として選定します。(P.38 図5-2参照)

2) 整備の進め方について

これらの候補路線の整備の進め方としては、今後、以下の項目を中心に調査・検討を行い、整備順序や整備範囲、整備手法などを具体化して整備を実施します。

- ・地下鉄駅などの交通施設、集客施設・学校・病院などの都市施設への交通が多い区間
- ・交通の輻輳が課題となっており対策が必要な区間
- ・地域の面的エリアからみた路線網の形成
- ・沿道状況、交通状況、道路幅員に応じた整備手法
- ・既存の整備済み路線との調和
- ・現況の道路状況（道路構造、舗装状況等）
- ・関連する他事業との調整

3) その他

従来から整備してきた走行空間で、特に従前の基本計画の策定以前に整備された路線では、空間の形態や走行導線などの観点で、分離効果が低く、快適とは言い難い路線も存在しています。また、舗装の色分けや区画線が経年劣化から不明瞭となっている路線を始め、啓発サインの老朽化や不統一が見られる路線も存在しています。

今後整備を進めていく路線については、これらの課題を踏まえ、整備手法や啓発サインの標準化を図っていくとともに、既存の整備済み路線についても、維持更新時期を勘案して改善を図っていく必要があります。

また、自転車事故の多くが、出会い頭や右左折時に発生している状況にあることから、信号交差点を始め、見通しの悪い交差点などでの事故を防止するような整備手法の検討を進めていく必要があります。

(2) 整備候補路線の選定

1) 整備候補路線

以下の路線図に示す幹線道路を、歩行者・自転車・自動車の分離を積極的に推進する「整備候補路線」として位置付けます。今後、これらの路線を中心に整備順序や整備範囲、整備手法などを具体化して整備を進めます。

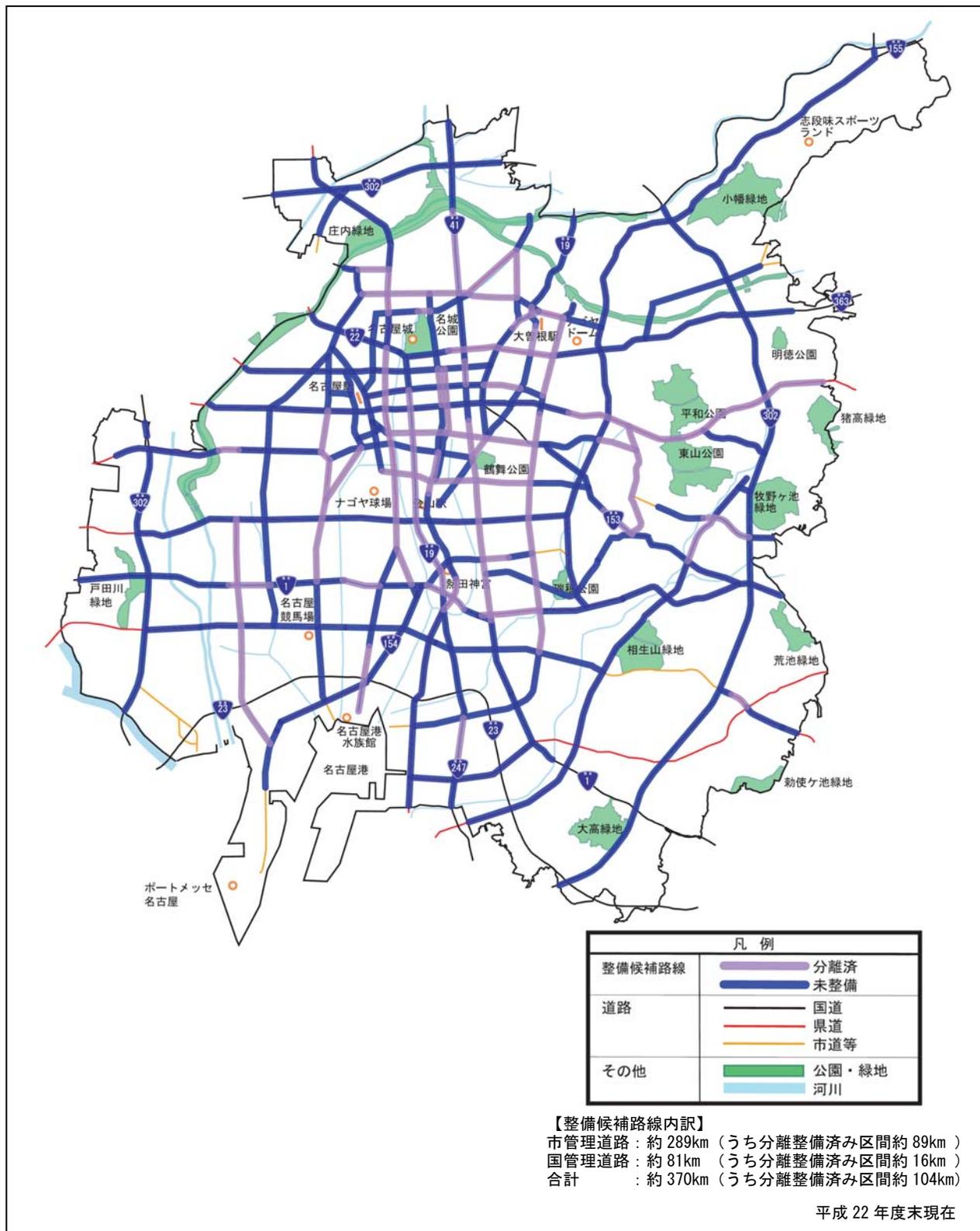


図5-2 幹線道路における走行空間の整備候補路線

2) 路線選定の参考資料

① 自転車交通量、歩行者交通量

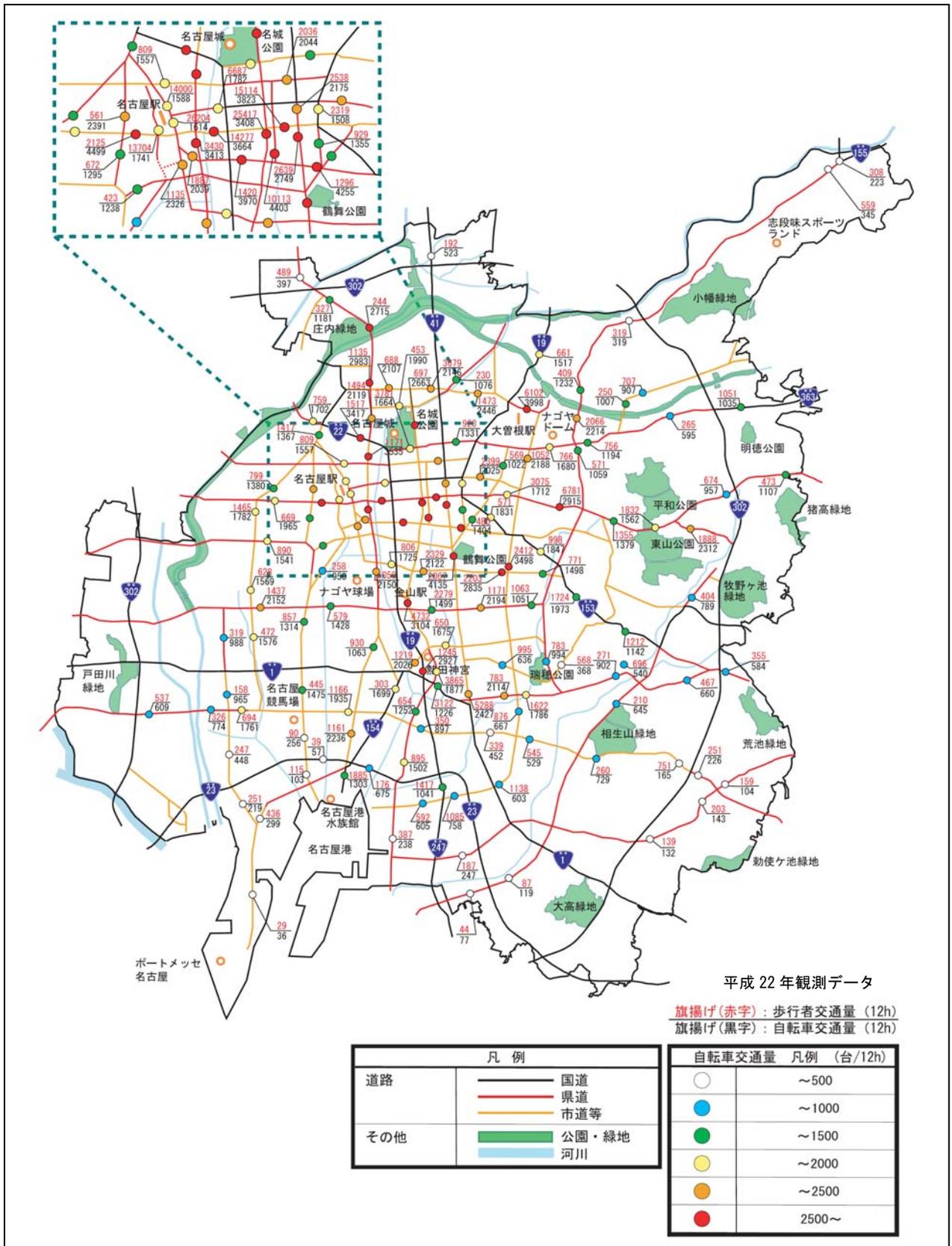


図5-3 自転車・歩行者交通量図

②交通事故発生状況

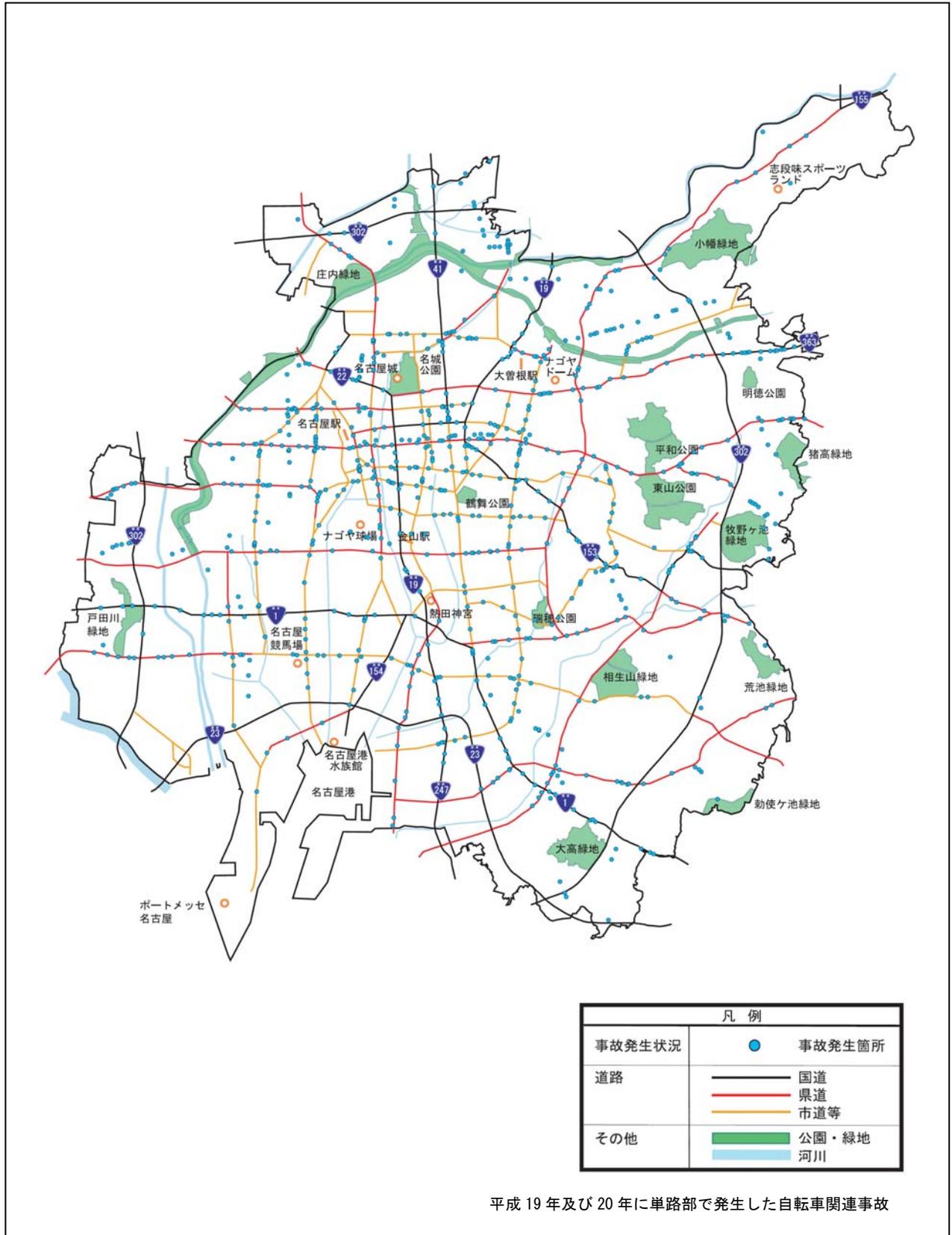


図5-4 交通事故発生状況図

6. 自転車の共有（利用する）

6.1. これまでの自転車対策

これまでの自転車対策は、放置自転車対策としての駐車場整備、歩行者の安全性確保を目的とした自転車走行空間の整備に代表されるように、需要に応じた整備を基本としています。

自転車駐車場については、平成22年度末現在、363箇所、90,068台分の市営自転車駐車場を設置し、自転車走行空間については、コリドー路線を選定し、平成22年度末までに約65kmの整備を行ってきました。

こういった整備に加え、自転車等の放置禁止区域を指定し、放置自転車等の撤去等を行った結果、道路上での無秩序な放置自転車は、平成22年度には、昭和62年度の約3分の1まで減少し、一定の成果をあげています。しかし、平成22年度においても、依然として約21,000台の自転車等が放置されている状況にあります。

6.2. 効率的な自転車利用のあり方

(1) 需要に対応した自転車駐車場整備の限界

自転車は、手軽で便利な乗り物であるとともに、昨今の環境志向や健康志向の高まりにより、今後、ますますその利用が増加することが予想されます。

一方、自転車は、多くの場合、通勤や通学目的で利用されているため、日中においては自転車を駐車し続けることとなります。自転車駐車場の整備は、こういった自転車駐車需要に対応した整備を行う必要がありますが、自転車利用が増加する状況においては、用地の確保やコストの点から困難になることも考えられます。

そのため、今後、自転車利用が増加するなかでも、自転車の利便性を損なわずに、都市における駐車空間を減少させる対策が必要と考えられます。

(2) 所有から共有へ

都心部や駅周辺において、自転車の駐車が発生するのは、個人や会社で所有している自転車を利用していることが原因です。自己所有の自転車であるために、都心部の目的地や駅周辺で、帰宅・帰社するまで、駐車が発生します。しかし、都心や駅周辺に、もともとあった自転車を借りて、自宅や会社まで帰るのであれば、次の日に都心部や駅周辺に自転車で行っても、駐車するのではなく、借りた自転車を返すということになります。返した自転車は、また別の人が利用できることになるため、長時間の駐車は発生しません。

つまり、自転車を所有するのではなく、皆で共有することができれば、利用者は現在の利用形態と何ら変わることなく、自転車を利用することができ、かつ自転車の駐車を減少させることができます。そこで、自転車の所有から共有が実現できる対策が必要となります。

6.3. 自転車共有システム

(1) レンタサイクルとコミュニティサイクル

レンタサイクルは、従来から観光地などの行楽手段として利用されており、自転車を借りて周遊し、また借りた場所へ返す仕組みです。最近では、都市部においても、通勤・通学や、商用（営業）などにおいて、自転車を保有せずに、自転車を利用する都市型レンタサイクルが広がっています。

これに比べて、コミュニティサイクルは、多くの自転車貸し出し場所（ステーション）が整備され、好きな場所から借りて、好きな場所に返す、面的な都市交通の手段で、レンタサイクルと類似した仕組みですが、利用形態の点で大きく異なっています。

例えば、図書館に行く場合、レンタサイクルでは、一度借りた自転車を、図書館の自転車駐車場に駐車し、また帰りに乗車するのに対し、コミュニティサイクルの場合は、図書館の近くのステーションに返却し、徒歩で図書館に行くことになります。

この場合、レンタサイクルでは、図書館で自転車を駐車している間、自転車は利用されませんが、図書館近くのステーションに返却したコミュニティサイクルでは、そこからまた別の誰かが利用することが可能となります。つまり、自転車は駐車することなく、利用し続けることが可能となります。そのため、レンタサイクルが自転車を「借りる」のに対し、コミュニティサイクルは「共有する」という概念になります。

名古屋市における主要な自転車問題は、自転車の放置に代表される駐車問題です。自転車利用者の多くは、通勤や通学等の比較的長い時間駐車することから、放置自転車を解消するためには、駐車する台数分の駐車場を整備しなければなりません。

しかし、自転車を共有し、自転車を利用し続けることができれば、駐車している時間が短くなることから、自転車の駐車台数は減少します。自転車の利用に変化がなくても、コミュニティサイクルの導入により、自転車駐車台数を減少させることが可能となります。

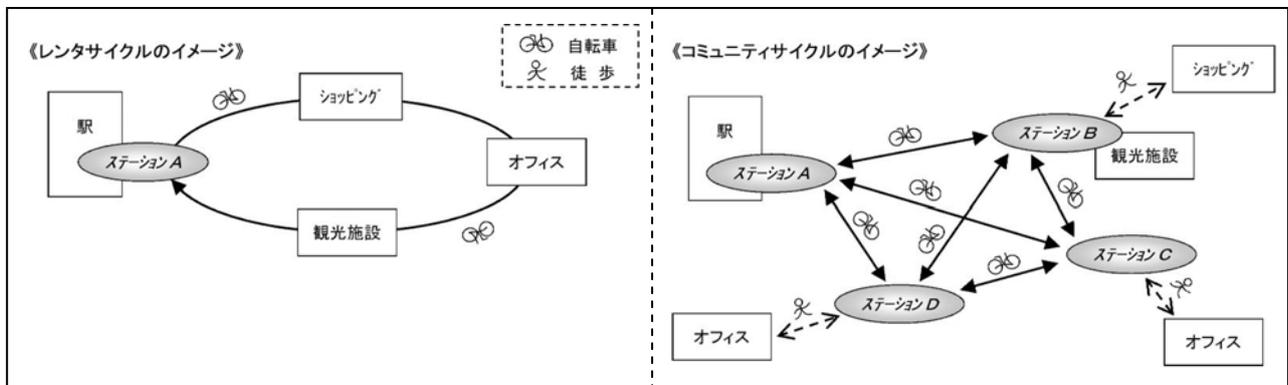


図6-1 レンタサイクルとコミュニティサイクルの違いのイメージ

(2) コミュニティサイクルに期待される効果

コミュニティサイクルは、近年、都市における環境・交通問題の解決策の1つとして注目されており、環境意識の高いヨーロッパでは、公共交通を補完する手段として導入することによって、自動車利用の削減に繋がっています。現在、コミュニティサイクルは、世界中の都市で導入が進んでおり、国内でも、平成23年3月に富山市において、初めて本格的に導入されました。

コミュニティサイクルには、自動車から“公共交通+コミュニティサイクル”への転換によるCO₂排出量の削減効果、自転車の利用による回遊性の向上、自転車の所有から共有への転換による放置自転車台数の削減といった効果が期待でき、更には、健康や良好な都市環境の形成にも寄与することが期待されています。

このようなことから、現在、日本国内の様々な都市において、導入へ向けての検討が行われています。本市においても、「名チャリ」という愛称で、名古屋大学との協働で社会実験を実施しながら導入へ向けての検討を進めており、その取組が評価され、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。

| | |
|----------|--|
| 平成19年12月 | 名古屋大学大学院の学生により「名チャリ社会実験」を実施 |
| 平成20年7月 | 名古屋市でコミュニティサイクルについての検討を開始 |
| 平成20年9月 | 名古屋市と名古屋大学が協働で「名チャリ社会実験」を実施 |
| 平成21年10月 | 名古屋市が主体となり、名古屋大学と協働で「名チャリ社会実験」を実施 |
| 平成22年4月 | 「名チャリ社会実験実行委員会」を設置 構成員：名古屋市、名古屋大学大学院環境学研究科、名古屋都市センター、NPO法人市民・自転車フォーラム |
| 平成22年10月 | 実行委員会による「名チャリ社会実験」を実施 |
| 平成22年10月 | WHOからグッド・プラクティス賞を受賞 |

トピックス

1 健康都市連合とは

日本が所属するWHO西太平洋地域事務局の呼びかけで、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。

平成22年10月現在、9カ国から100都市が加盟し、日本からは、名古屋市を始め、尾張旭市、大府市、北名古屋市、静岡県袋井市、岐阜県多治見市、千葉県市川市、沖縄県宮古島市など14市が加盟しています。

2 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。

3 受賞内容

名古屋市は、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。

4 表彰式

平成22年10月28日に、第4回健康都市連合国際大会（韓国ソウル市江南区）において行われました。



WHO グッド・プラクティス賞

(3) コミュニティサイクルと公共交通

自転車は環境にも健康にも優れた乗り物であり、その手軽さや利便性を損なわずに、駐車台数を減少させるコミュニティサイクルは、今後のまちづくりにおいて有効な交通手段であると考えます。

一方、自転車は幅広い年代で利用されていますが、すべての人が利用できる交通手段ではありません。高齢者や体に障害がある人は利用が制限される場合もあり、超高齢社会を迎えるにあたっては、すべての人が利用できる公共交通機関の充実が不可欠と考えます。また、自転車は一度に1人しか運ぶことができないため、一度に大量の人を運ぶことのできる地下鉄やバスの必要性は変わりません。

そのため、本市では、自転車の賢い使い方として、コミュニティサイクルの普及により総駐車台数の減少を図るとともに、公共交通の利用促進や公共交通を補完する交通手段としての役割を担うよう、公共交通機関と連携した利用のための仕組みづくりが必要であると考えています。

6.4. 名古屋市における自転車共有システムのイメージ

公共交通機関と連携した自転車の共有システムは、都心部や郊外駅など、地域によって異なる方法が考えられます。考えられる地域別の活用イメージは以下のとおりです。

(1) 都心部での活用イメージ

- 都心部へは、主に鉄道等の公共交通機関を利用して行きます。
- 都心部には、様々な地点に貸出ステーションがあり、自転車を必要と感じた時に借り、目的地周辺で返却します。
- 返却された自転車は、また別の人が、別の目的で利用します。これにより、自転車が駐車している時間が大幅に減少されます。
- 都心部には、多くの目的施設があるため、多くの場所に貸出ステーションが必要となります。
- こういった手軽で便利な都心部交通手段であるコミュニティサイクルを整備することで、自動車を利用しなくても都心部への訪問がしやすくなり、放置自転車が減少するとともに、賑わいが創出されるなどの効果も期待されます。

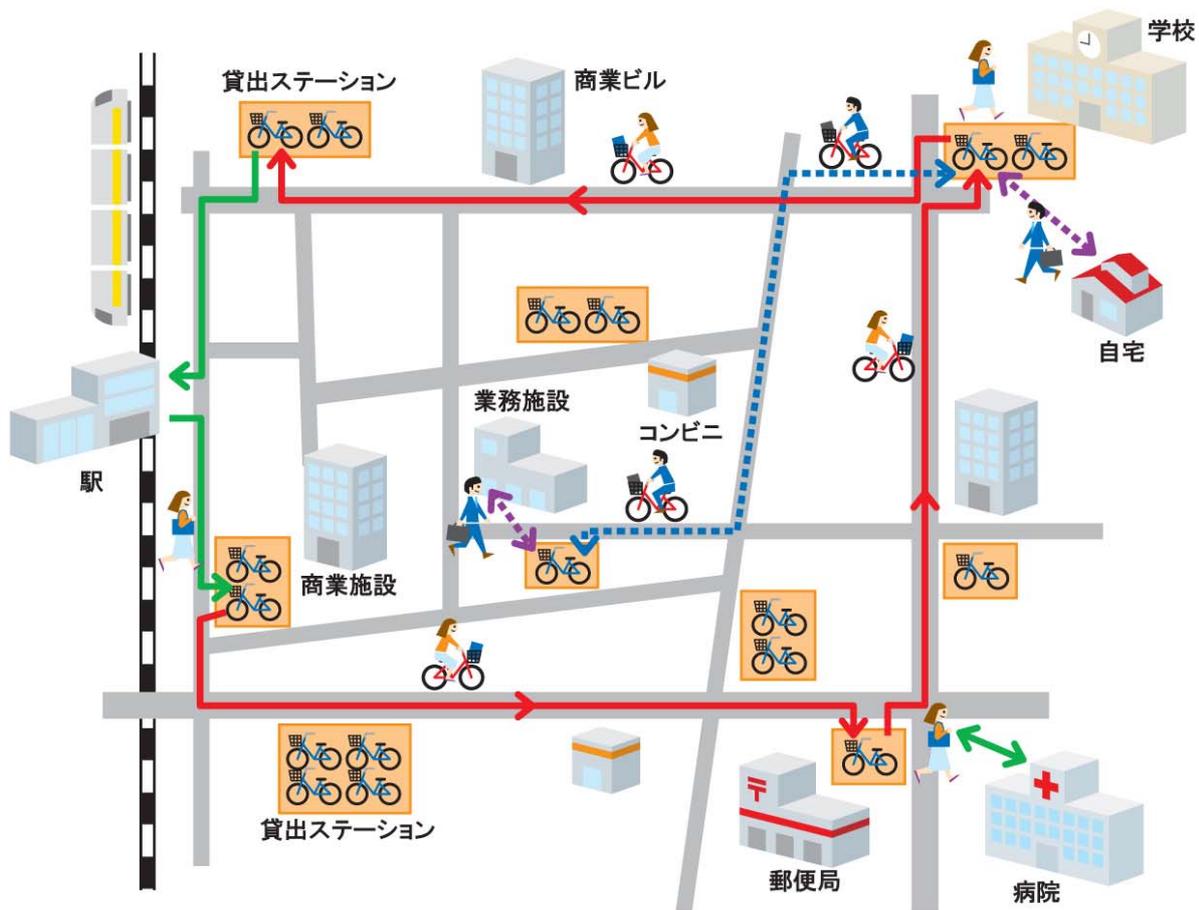


図6-2 都心部における自転車共有システムの活用イメージ

Aさんの行動：①鉄道駅下車後、徒歩で近くのステーションまで行き、自転車を借りて病院
近くのステーションで返却。



②病院での用事を済ませたあと、近くのステーションから自転車を借りて、
学校近くのステーションで返却し、学校までは徒歩。

③最後に、学校近くのステーションから、鉄道駅近くの別のステーションで
自転車を返却し、鉄道で帰宅。

Bさんの行動：①通勤のため、徒歩で自宅近くのステーションまで行き、自転車を借りて職
場近くのステーションで返却。



②勤務終了後、職場近くのステーションで自転車を借りて、自宅近くのステ
ーションで返却し、徒歩で帰宅。

(2) 郊外駅での活用イメージ

- 郊外駅の現状は、自宅に所有している自転車を駅まで利用し、夕方帰宅するまで、1日中駐車しています。
- 郊外駅においては、都心部のように、多数の目的地を有しているわけではありませんが、郊外にも事務所や学校等があります。
- そこで、駅に貸出ステーションを整備し、以下のような行動を促します。
 - ① 郊外居住者は、夜、帰宅する際に、貸出ステーションの自転車に乗って帰ります。
 - ② 郊外居住者は、朝、駅まで自転車を利用し、貸出ステーションに返却します。
 - ③ 郊外の事務所や学校に行く人は、朝、公共交通機関で駅まで到着し、郊外居住者が返却した自転車を、貸出ステーションで借り、自転車で通勤や通学を行います。
 - ④ 日中は、事務所や学校の周辺で利用し、夕方、駅まで乗ってきて、貸出ステーションに返却します。
 - ⑤ 郊外居住者は、再び、事務所や学校利用で返却された自転車を、貸出ステーションから借り、自宅へ乗って帰ります。
- これらが成立するためには、事務所や学校といった、昼間の需要が必要となりますが、該当する地域では、駅の自転車駐車が大幅に減少するといった効果が期待されます。
- また、事務所へ自動車通勤をしなくても、公共交通機関+自転車により、通勤が可能となります。

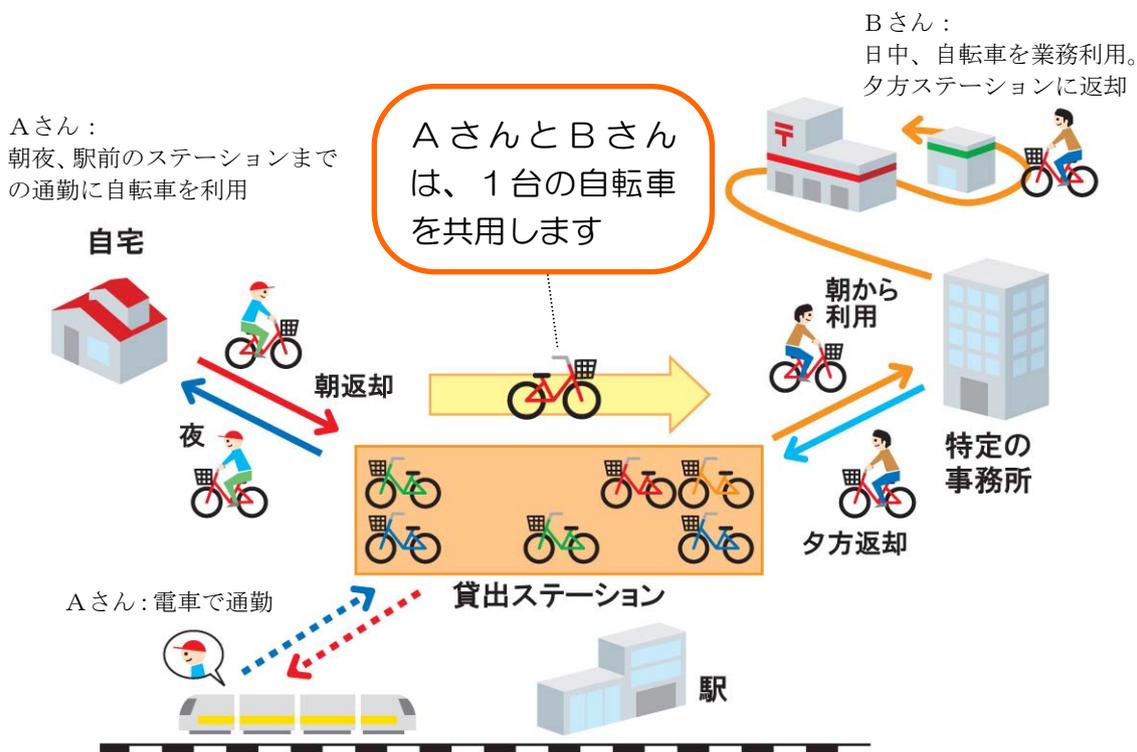


図6-3 郊外部における自転車共有システムの活用イメージ

(3) 複合型のイメージ

- 都心部での利用をさらに発展させた場合を想定します
- 都心部での利用は、日中、活発に自転車が利用されていますが、夜になると、自転車は、貸出ステーションに駐車することになります。
- 一方、都心部においても、その周辺には居住者が多く存在し、現在でも、自転車だけで通勤等を行っている人がいます。
- そこで、日中は、都心部のコミュニティサイクルとして利用し、夜になると、都心部周辺の居住者が、そのコミュニティサイクルで自宅まで帰ることになれば、夜間においても、都心部での駐車を減少させることが可能となります。



図6-4 複合的な自転車共有システムのイメージ

7. 都心部エリアの自転車施策

名古屋市都心部は、事務所や商業機能が集積するとともに、地下鉄やバスといった公共交通機関の拠点でもあります。その一方で、少し離れると、住宅機能が集積し、自転車で直接乗り入れる行動が多い地区でもあります。

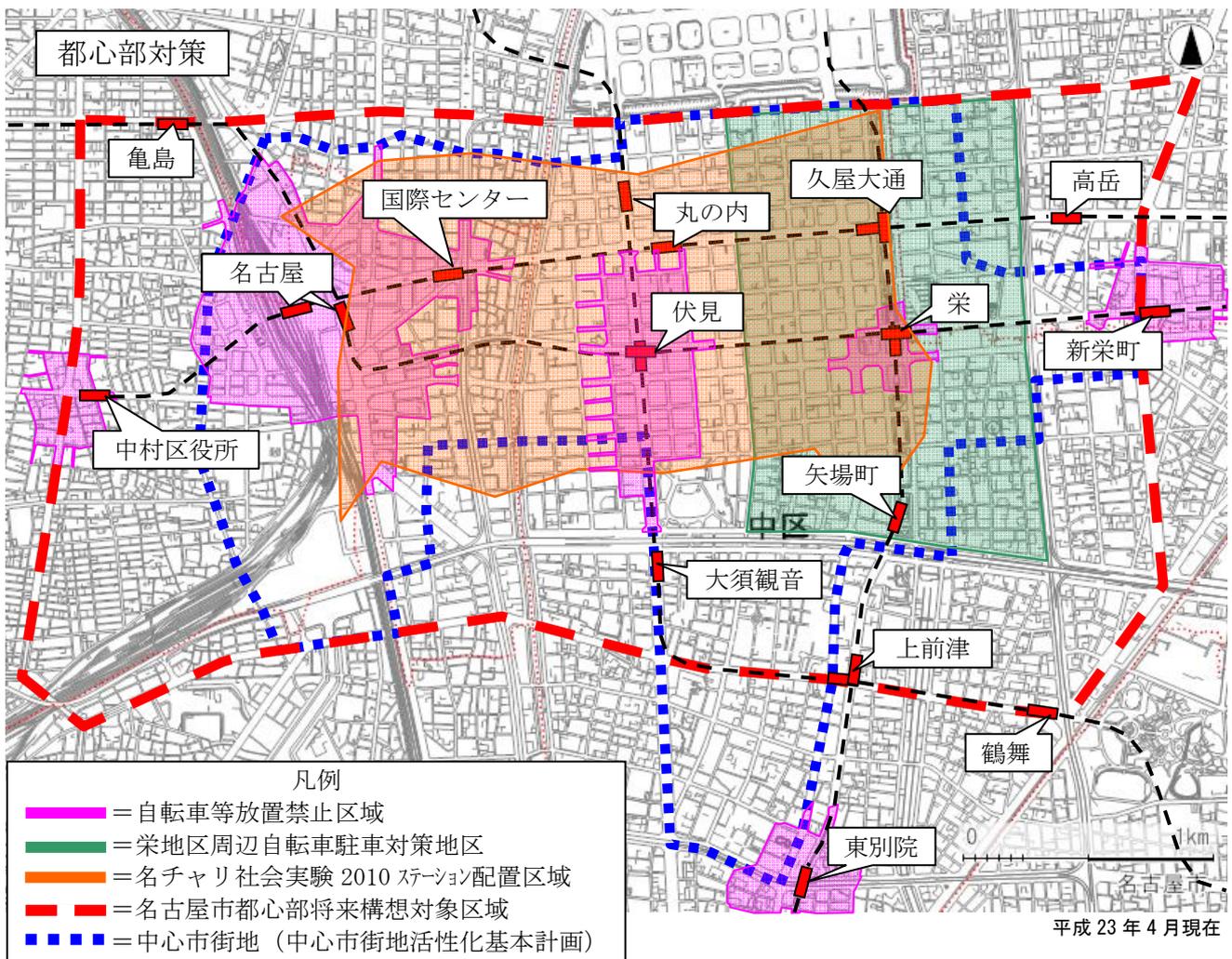
都心部は、名古屋市の産業や経済、文化を牽引する中心的機能を果たす地区として、土地利用が高度化することが必要な地区であり、郊外駅と同じように駐車するだけの機能として、自転車駐車を整備することは、土地利用的にも好ましくなく、用地を確保することも困難です。

また、歩行者交通量も多く、目的地も分散していることから、自転車と安全に区分した自転車走行空間は網目状に整備することが求められますが、必ずしもすべての道路で十分な道路空間が存在するわけではなく、走行空間の確保も容易ではありません。

都心部は、今後のまちのコンパクト化などにより、居住機能も集積する可能性が高い地域であり、かつ近年の環境志向、健康志向の高まりにより、自転車利用がさらに増加することも想定される地区であることから、画一的な対策ではなく、網羅的、総合的な自転車対策を推進することが必要と考えられます。

7.1. 都心部の範囲

本計画における都心部は以下の **-----** のとおりとします。



※名古屋市都心部将来構想：都心部を対象とした総合的な街づくりの指針 (平成 16 年 3 月策定)

※中心市街地活性化基本計画：改正中心市街地活性化法に基づく計画 (平成 21 年 3 月認定, 平成 22 年 11 月変更)

7.2. 都心部における自転車利用のあり方

(1) 現状

都心部は、商業施設や事務所ビルなど、様々な用途の施設が立地しており、土地の高度利用が図られています。また、経済や産業活動の中心であるだけでなく、観光面や景観面からのまちづくりが行われるなど、様々な人々が集う、多様な目的を有した地域です。

このような地域特性を有した都心部における自転車利用者は、郊外駅のように鉄道利用者が多くを占めるのではなく、目的施設へ直接乗り入れる利用者が多いのが特徴です。したがって放置自転車は、駅周辺に集中することなく、都心部の広い範囲で存在し、安全な歩行空間やまちの賑わいが阻害され、都市景観も悪化しています。



また、自転車だけではなく、歩行者や自動車も多く集中しており、自転車が歩道を走行する場合も、車道を走行する場合も、安心して走行できる空間が少ないのが現状です。

そのため、都心部では、広範囲かつ高密度に分布する放置自転車を解消するとともに、歩行者、自転車、自動車を区分するための、自転車走行空間の確保が喫緊の課題となっています。

(2) 方向性

都心部は、名古屋市における経済・産業活動の中心的役割を發揮する必要がある地域です。自転車は回遊性に優れており、広い都心部でも快適に移動が可能であり、適切な利用を図ることで、賑わいの創出が期待できます。しかしながら、現在の都心部においては、全域に放置自転車が発生し、景観や賑わいを阻害しているとともに、走行のための空間が十分になく、歩行者や自転車の安全性が確保できていない状況です。

そのため、自転車利用特性に応じた自転車駐車場の整備を行うとともに、自転車の回遊性を高めるための走行空間の確保が不可欠です。そこで、都心部においては、以下のような総合的な自転車対策を実施します。

1) 利用者特性に応じた自転車駐車場の整備

都心部には、通勤や通学といった長時間駐車する利用者と、買物やビジネスのように短時間だけ駐車する利用者が混在しています。通勤や通学の場合は、勤務先等から多少離れていても、必ず駐車できる規模の大きい駐車場でも利用すると考えられ、買物やビジネスといった短時間の利用であれば、小規模でも目的地付近に駐車できることが求められます。

もともと、自転車駐車場の整備は、放置自転車の削減を目的としていることから、こういった駐車特性に応じた整備をしなければ、駐車場利用は期待できません。そのため、都心部においては、需要特性を分析し、それに応じた自転車駐車場の整備方法を検討します。

2) 網目状の自転車走行空間の確保

主要な目的施設が広く分散している都心部においては、特定の路線に歩行者が集中するのではなく、都心部全域で歩行者交通量が多い状況です。そのため、歩行者と自転車を安全に区分するためには、自転車の走行空間を都心部全域で確保する必要があります。

3) 自転車の利便性を損なわず都市環境を改善できるコミュニティサイクルの導入

都心部は高度な土地利用を図る必要があり、限られた空間において十分な自転車駐車場の整備と走行空間の確保を行うことは困難です。そこで、都心部においては、自転車の回遊性等優れた利便性を確保しながらも、駐車台数を出来る限り減少させるため、コミュニティサイクルの導入を促進します。

7.3. 自転車駐車場の整備

通勤や買物など、目的地となる施設需要が多い都心部の自転車駐車場整備は、基本的には原因者負担の原則に従い、施設側で必要な自転車駐車場を整備することが求められます。放置防止条例に規定する自転車駐車場の附置義務は、こういった建物側での自転車駐車場整備を義務付けるものですが、再開発等による新築・更新がなければ、自転車駐車場整備は促進されず、既存の課題に早急に対応することができなくなります。

そこで、短期的には、従来の自転車駐車場整備の他、沿道施設の空地、自動車駐車場の利用転換、道路の通行に支障がない場所等、都市の機能を阻害しない範囲で、官民一体となった自転車駐車場の整備の検討を進めます。

＜総合的な自転車等駐車対策の推進＞

- 建替え等による附置義務自転車駐車場の整備
- 自動車駐車場の利用転換、沿道施設の未利用空間等既存ストックを活用した自転車駐車場の整備
- 歩行者や自転車の通行を阻害しない範囲での、歩道を始めとする道路空間を活用した自転車駐車場の整備

7.4. 自転車走行空間の整備

走行空間については、道路構造に起因する課題が顕著な路線を中心として、道路ごとの特性と総合的なネットワークに配慮し、できる限り歩行者と自転車と自動車の通行区分を明確にした道路空間の整備を行います。

一方、都心部では、歩行者、自転車、自動車、すべての交通量が多いこと、また歩道幅員や道路幅員に余裕のない道路も存在することなどから、そのような区間では、歩行者に配慮した自転車の押し歩き等を推進します。

＜自転車走行空間の明確化＞

- 既存道路空間における走行空間の整備
- 車道の一部を自転車道に変更するなど、道路空間の再配分による走行空間の整備

7.5. コミュニティサイクルの導入

自転車の手軽さや回遊性といった優れた利便性を確保しながらも、自転車の総数を減らすことができるコミュニティサイクルの導入を目指します。

コミュニティサイクルの導入により、個人で所有する自転車を減らすことができ、自転車駐車場の整備台数を削減することができます。さらに、これまで都心部で自転車を利用することのなかった人にとっても、新たな移動手段の選択肢が増えることになり、より便利に街を回遊することができると期待されます。

【資料編】

| | |
|---|----|
| (1) 上位・関連計画における自転車利用の考え方..... | 53 |
| 1) 名古屋市中期戦略ビジョン（平成 22 年度策定）..... | 53 |
| 2) 名古屋市都市計画マスタープラン（平成 13 年度策定）..... | 54 |
| 3) 第 2 次名古屋市環境基本計画（平成 18 年度策定）..... | 54 |
| 4) 第 9 次名古屋市交通安全計画（平成 23 年度策定）..... | 55 |
| 5) なごや新交通戦略推進プラン（平成 23 年度策定）..... | 58 |
| (2) 自転車利用の現状..... | 62 |
| 1) 自転車の保有台数..... | 62 |
| 2) 通勤・通学時の自転車の交通機関分担率..... | 63 |
| 3) 自転車利用の頻度..... | 64 |
| 4) 自転車の利用目的..... | 65 |
| 5) 自転車の利用距離..... | 67 |
| 6) 自転車の通行位置..... | 68 |
| 7) 自転車の需要密度分布..... | 69 |
| 8) 都心部における放置禁止区域の指定..... | 70 |
| (3) 自転車に関する交通事故..... | 71 |
| 1) 第一当事者の交通事故件数割合..... | 71 |
| 2) 事故類型別自転車事故発生状況..... | 72 |
| 3) 違反別自転車事故発生状況..... | 72 |
| 4) 歩行者が歩道において自転車に対して「危ない」と感じた状況.. | 73 |
| (4) 自転車駐車場の有料化整備の実施状況（平成 23 年 4 月現在）..... | 74 |
| (5) 自転車走行空間の整備状況（平成 12 年度策定路線）..... | 76 |
| (6) 名チャリ社会実験の概要と結果..... | 77 |

(1) 上位・関連計画における自転車利用の考え方

1) 名古屋市中期戦略ビジョン（平成22年度策定）

名古屋市中期戦略ビジョンは、将来の都市像やまちづくりのあり方を示した基本構想に基づき、10年間の新しい時代の流れに対応した市政の基本的な方向性等を示したもので、名古屋市のまちづくりの施策を実施するうえで最も上位の計画です。

そのなかでは、都心部や鉄道駅周辺を中心に、居住の促進や歩行者・自転車が快適に移動できる環境づくりをすすめるなど、公共交通と連携したまちづくりを図るとともに、歩行者や自転車に配慮した安全で快適な道路環境を確保することとしています。

「名古屋市中期戦略ビジョン」（目標年次：平成24年度）では、目標である『歴史に残るまち・ナゴヤ』の実現に向けて、まちの姿として5つを掲げており、まちの姿『便利で快適な生活環境に囲まれ、うるおいが感じられるまち』においては、環境に配慮したライフスタイルと便利で快適な生活が調和し、身近な自然にふれあいうるおいが感じられるまちをめざす施策として、以下の2つの交通まちづくりに関する施策の展開を掲げています。

[施策44 公共交通を中心としたまちづくりをすすめます]

- ・基本方針：まちのにぎわいを支え、環境にやさしく、安全・快適で利用しやすい交通手段を備えたまちの実現をはかります
- ・めざす姿：自家用車に頼らなくても、不自由を感じることなく買い物や通勤など日常生活を営むことができる
- ・施策の展開：
 - (1) 交通施策とまちづくりの連携)

公共交通へのアクセス性の高い都心部や鉄道駅周辺を中心に、居住の促進や歩行者・自転車が快適に移動できる環境づくりをすすめるなど、公共交通と連携したまちづくりに取り組みます。また、駐車場の適正配置・総量抑制の検討や都心への過度な自動車流入の抑制に取り組むなど、公共交通を中心とした自家用車に頼らなくても快適に過ごせる環境づくりをすすめます。

(2) 公共交通の利便性向上)

乗降や乗り継ぎなどの利便性向上をはかるため、ICカード乗車券を導入するほか、フィーダー公共交通[※]について、より一層の充実をはかるよう検討します。また、ICカード乗車券の導入を契機に、公共交通間における利用しやすい料金体系制度の実現に向けた取り組みをすすめます。

(3) 交通エコライフの推進)

環境、健康、家計など多様な側面から日頃の交通行動について考える機会を提供し、状況や目的に応じて交通手段を適切に使い分けるライフスタイルの推進に取り組みます。

[施策45 歩行者や自転車に配慮した安全で快適な道路環境を確保します]

- ・基本方針：歩行者と自転車のそれぞれの安全が確保され、互いに快適に移動できるとともに、公共交通と連携した環境づくりをすすめます
- ・めざす姿：歩行者や自転車が安全で快適に道路を通行することができる

[※] フィーダー公共交通：鉄道駅や幹線バス路線に接続する支線の公共交通

・施策の展開：

(1 安心して歩ける歩道づくり)

歩行者を自転車との接触などの危険から守るため、それぞれの通行空間の分離をすすめます。また、放置自転車の撤去などにより歩道幅員を確保し、安心して歩ける歩行空間の整備をすすめます。

(2 自転車走行空間の整備)

自転車を安全で快適かつ適正に利用できるよう、歩道内での走行空間の分離や自転車道・自転車レーンの設置、自転車駐車場の整備などをすすめるとともに、交通安全意識やルール遵守の啓発を行います。

(3 新たな自転車利用システムの確立)

都心の回遊性の向上や、環境に配慮した交通手段として期待されているコミュニティサイクルについて、仕組みや効果などを十分に検証しながら、導入に向けた取り組みをすすめます。

2) 名古屋市都市計画マスタープラン（平成13年度策定）

名古屋市都市計画マスタープランは、名古屋市のまちづくりの将来ビジョン、区ごとのまちの将来像や整備方針などを、きめ細かく、かつ総合的に示すものです。

そのなかでは、環境への負荷が少ない自転車利用を促進するために、安全で快適な自転車走行空間の確保や自転車駐車場の整備を進めるとしています。

名古屋市都市計画マスタープラン（目標年次：2010年）では、交通施設の整備方針として、「総合交通体系の形成」、「都市の活力と魅力を生み出す交通体系の形成」、「人にやさしく安全で快適な交通体系の形成」、「環境にやさしい交通体系の形成」、「広域交通ネットワークの強化」を示しています。

また、自転車に関する施策としては、環境への負荷が少ない自転車利用の促進に向けて「自転車と歩行者を分離するなどにより安全で快適な自転車走行空間を確保し、ネットワーク化をはかる」とともに、「駅周辺などであふれている放置自転車の台数を大幅に削減するため、自転車駐車場の整備などをすすめます。特に、鉄道の新駅設置や駅前の市街地再開発事業などにあわせた自転車駐車場の整備に努めるとともに、大規模商業施設などへの自転車駐車場の設置についても促進する」ことが挙げられています。

3) 第2次名古屋市環境基本計画（平成18年度策定）

名古屋市環境基本計画は、環境行政を推進する上で中心的な役割を担う環境面における総合的な計画です。

そのなかでは、「環境に配慮した交通・物流対策」を挙げ、自転車走行空間ネットワークの整備や自転車駐車場の整備等の施策の方向性を示しています。

名古屋市環境基本計画（目標年次：2010年度）では、計画の個別目標のひとつとして『循環する都市をめざします』を掲げており、「環境に配慮した交通・物流対策」として、「公共交通機関の整備や利便性の向上に努め、自動車から公共交通機関等への転換を図る」とともに「交通渋滞を解消し、交通流の円滑化を図る」としています。

また、自転車に関する施策としては、「自転車の走行空間をネットワーク化するとともに、自転車と歩行者を物理的・視覚的に分離して、安全で快適な走行空間を創出する」とともに、「適正な自転車利用を推進するため、放置自転車が多い鉄道駅や新駅などを対象に、自転車駐車場の整備を進める」こととしています。

4) 第9次名古屋市交通安全計画（平成23年度策定）

第9次名古屋市交通安全計画は、交通安全対策基本法に基づき、本市の区域における陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱を示した計画です。

そのなかでは、平成27年までに「交通事故による年間の24時間死者数を40人未満とすること」及び「年間の死傷者数を17,500人未満とすること」を目標として、3つの視点から8項目の交通安全対策を設定し、それぞれ取り組むべき重点施策が示されています。

自転車に関する重点施策としては、自転車駐車場の有料化整備等の「自転車利用環境の総合的整備」や、幼児用ヘルメットの着用促進、自転車教室の開催等の「自転車の安全利用の促進」、「自転車の安全性の確保」、「自転車利用者に対する指導取締りの推進」が挙げられています。

①概要

「第9次名古屋市交通安全計画」（計画期間：平成23年度～平成27年度）では、交通事故のない社会を究極の目標として、平成27年までに「交通事故による年間の24時間死者数を40人未満とすること」及び「年間の死傷者数を17,500人未満とすること」を目標としています。

目標の実現に向けた交通安全対策の実施にあたっては、「高齢者及び子どもの安全確保」、「歩行者及び自転車の安全確保」、「生活道路及び幹線道路における安全確保」の3つの視点を重視し、以下の8項目の交通安全対策が示されています。

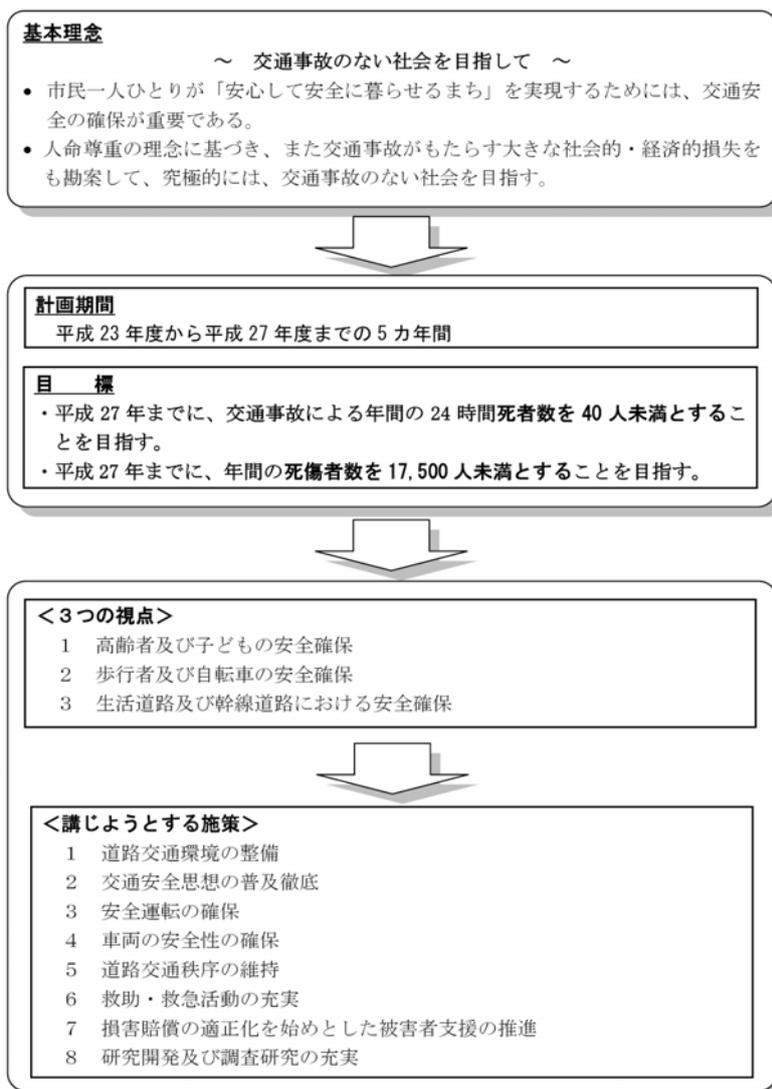


図8-1 第9次名古屋市交通安全計画の体系図

○今後の道路交通安全対策を考える視点

[歩行者及び自転車の安全確保]

- ・人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。
- ・自転車の安全利用を促進するためには、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要がある。
- ・自転車利用者については、交通ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の浸透の徹底を図る必要がある。

②自転車に関する主な施策

主な重点施策として、以下の自転車に関する施策が挙げられています。

○道路交通環境の整備

- ・自転車利用環境の総合的整備

[自転車利用環境の総合的整備]

(自転車走行空間の整備)

- ・自転車走行空間の整備と自転車駐車場の整備やコミュニティサイクル等の総合的計画として策定作業を進めている「自転車利用環境基本計画」(本計画)に基づき、自転車走行空間が確保された道路の拡充をしていくとともに、自転車道や自転車専用通行帯、歩道上で歩行者と自転車が通行する部分を指定する普通自転車の歩道通行部分の指定など、安全で快適な自転車走行空間を確保できるように関係機関や地域住民と連携しながら整備を推進していく。

(自転車安全利用の啓発活動の推進)

- ・自転車走行空間の整備に伴い、利用者側には一層の交通ルール・マナーの遵守が求められる。自転車利用者の交通安全意識の高揚を図るため、自転車乗車時の交通ルール・マナーを体験できる機器を活用した参加体験型の交通安全教室を積極的に実施するほか、人の集まるショッピング・モールや自転車事故多発交差点などにおける啓発活動を積極的に推進する。

(自転車等駐車対策の推進)

- ・「自転車利用環境基本計画」(本計画)に基づき、国、県、道路管理者、交通管理者、鉄道事業者、自転車販売業者、自転車利用者等が相互に連携して、自転車利用環境の総合的整備を積極的に推進する。特に、バリアフリー新法に基づき、重点整備地区内における生活関連道路においては、高齢者、障害者等の移動の円滑化に資するため、自転車等の違法駐車に対する広報啓発活動等を重点的に推進する。

○交通安全思想の普及徹底

- ・自転車の安全利用の推進

[自転車の安全利用の推進]

(自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化)

- ・自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。
- ・自転車乗車中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、「自転車安全利用五則」(平成19年7月10日 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定)を活用するなどにより、

歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。特に、自転車の歩道通行時におけるルールについての周知・徹底を図る。また、自転車安全利用促進強調月間である5月及び11月には、自転車の正しい乗り方及び安全整備に関する啓発活動を強化する。

- ・自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図る。

(シミュレータを活用した交通安全教室の実施)

- ・小学校や地域において、自転車乗車時の交通ルール・マナーを学ぶことができる装置(シミュレータ)を活用した、参加・体験・実践型の交通安全教室を推進する。

(自転車事故多発交差点における啓発)

- ・自転車事故が多発している交差点において、街頭キャンペーンを実施し、交通ルール・マナーの啓発活動を積極的に推進する。

(自転車の灯火点灯の徹底等)

- ・夕暮れの間帯から夜間にかけて自転車事故が多発する傾向にあることを踏まえ、5月及び11月の自転車安全利用促進強調月間を中心として、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進する。

(交通指導員による交通安全教育の推進)

- ・交通指導員に対する研修を実施し、自転車の安全利用に関する知識及び指導能力の向上を図り、児童や高齢者に対する交通安全教育を推進する。

(幼児二人同乗用自転車の普及促進)

- ・自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進する。

(幼児・児童の自転車用ヘルメット着用の徹底)

- ・幼児・児童の自転車用ヘルメットについて、あらゆる機会を通じて保護者等に対し、頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、着用の徹底を図る。

○車両の安全性の確保

- ・自転車の安全性の確保

[自転車の安全性の確保]

- ・自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、自転車事故による被害者の救済に資するため、損害賠償責任保険等への加入を促進する。さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

○道路交通秩序の維持

- ・自転車利用者に対する指導取締りの推進

[自転車利用者に対する指導取締りの推進]

- ・自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

5) なごや新交通戦略推進プラン（平成23年度策定）

「なごや新交通戦略推進プラン」は、平成16年度に答申された「なごや交通戦略」の目標を基本的に継承し、平成22年度に答申された「なごや新交通戦略」を踏まえ策定された、本市の将来に向けた交通施策を推進していくための指針です。

同プランでは、まちづくりとの連携を図るとともに、より一層自動車利用の適正化を図り、徒歩、自転車、公共交通を中心とした交通体系の形成を目指して、「安心・安全で便利な交通」「環境にやさしい交通」「まちの賑わいを支える交通」の3つの目標を設定しています。

①概要

「なごや新交通戦略推進プラン」（目標年次：2020年度）では、まちづくりと連携した総合交通体系の形成について、平成16年度に答申された「なごや交通戦略」の目標を基本的に継承し、平成22年度に答申された「なごや新交通戦略」を踏まえ策定した、本市の将来に向けた交通施策を推進していくための指針です。同プランでは、より一層自動車利用の適正化を図り、徒歩、自転車、公共交通を中心とした総合交通体系の形成を目指して、「安心・安全で便利な交通」「環境にやさしい交通」「まちの賑わいを支える交通」の3つの目標を設定しています。

これらの目標の達成に向けて、各目標に対しそれぞれの2つの基本方針をたて、この方針に即した各種交通施策を総合的に推進することで、基本理念である『新たな交流社会を見据えて、“安心・安全な”“環境にやさしい”“賑わいのある”まちの創造のために、まちづくりと連携した総合交通体系の形成』の実現を目指しています。

そのなかでは、自動車利用から公共交通、自転車、徒歩への利用転換を促進するために、ハード・ソフトの両面から公共交通、自転車、徒歩が安全・快適に利用できる道路環境を確保できるようにする施策が求められています。

さらに、基本理念の実現をめざし、3つの目標と6つの基本方針に沿って各種交通施策を展開していく上では、なごやの特長をフルに利活用し、リーディング・プロジェクトを中心としたメリハリのある交通施策を、パッケージとして戦略的に展開することが効率的、効果的な手段であるとしています。

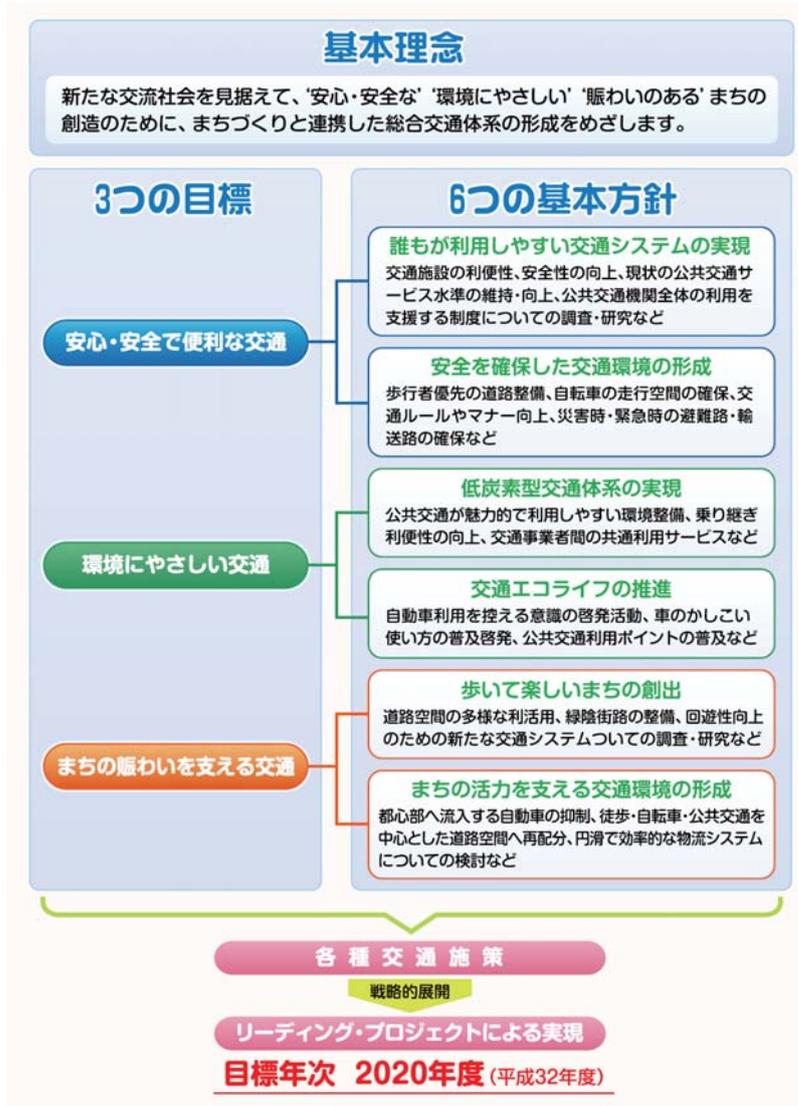


図8-2 なごや新交通戦略推進プランの概要

②自転車に関する施策の方向性

自転車に関する施策の方向性については、基本方針に沿った施策の方向性において、以下のように示されており、自動車利用から公共交通、自転車、徒歩への利用転換を促進するために、道路の使い方を抜本的に見直して、道路を「自動車中心の空間」から「人が主役の空間」へと取り戻すことを目指しています。

[自転車に関する施策の方向性]

○安全を確保した交通環境の形成

- ・自転車などが安全に走行できるようにするため、専用走行空間の確保や、交通ルールやマナー向上のための取り組みを行います。

○低炭素型交通体系の実現

- ・環境にやさしく健康にも良い自転車利用者のため、走行空間整備や共同利用を進めるなど、安全、快適、手軽に自転車の利用ができる環境整備に向けた取り組みを行います。

○交通エコライフの推進

- ・徒歩、自転車、公共交通による移動を促進するため、自動車利用を控える意識の啓発活動や交通エコライフに関する情報提供など、健康的で環境にやさしいライフスタイルの定着を図る取り組みを行います。

○まちの活力を支える交通環境の形成

- ・まちの活力や賑わいを創出するため、道路空間を自動車交通中心の使い方から徒歩、自転車、公共交通を中心とした空間へ再配分するなど、道路空間を有効に活用し、ゆとりある快適で魅力的な空間として再整備していくことをめざします。

③‘みちまちづくり’パッケージプログラム

各種交通施策の展開の中心となるリーディング・プロジェクトとして、道路空間をより安心・安全で便利な空間として利活用するとともに、環境にやさしい交通手段へ優先的に再配分し、まちの賑わいを支える交流空間として、交通とまちのより良い関係を築き上げることを主眼とした‘みちまちづくり’を提唱しています。

‘みちまちづくり’を中心とした新たな交通戦略の展開については、広域的で魅力ある文化・商業施設が集積し、国際交流の場となる『都心部』、主要鉄道駅の駅勢圏を中心とした地域交流の場となる『拠点駅そば』、主に住居系土地利用の地域の生活交流の場となる『生活圏』の3つの地域についてパッケージとして示されています。

さらに、目標年次である2020年度までの期間において、将来めざすべきまちのすがたをめざし、行政の各関係局がどのように施策を進めていくかについて、「みちまちづくり」パッケージ推進プログラムとして示されています。そのなかで、自転車に関する施策については、『都心部』では「都心部での自転車の使われ方に適した自転車利用環境整備」、『拠点駅そば』及び『生活圏』では「鉄道駅への自転車利用を重点とした自転車利用環境整備」を進めるとされています。

[『都心部』における‘みちまちづくり’パッケージ]

○将来のまちの姿：

- ・ 交流と憩いの場の創造による賑わいと活気に満ちあふれたまち
- ・ 「人」を優先とした安全・快適で回遊性に富んだ交通環境が整備されたまち

○対象地域：

- ・ 名古屋駅から栄周辺を中心とした地域

○基本的方向：

- ・ 自動車の過度な流入を抑制し、自動車走行空間にゆとりを生み出すことにより道路空間を再配分し、徒歩、自転車、公共交通を優先とした賑わい空間の創出
- ・ 道路空間の多様な利活用を推進、新たな交通システムの調査・研究など、市民の交流を促進し、まちが賑わい、歩いて楽しめるまちの実現



○‘みちまちづくり’パッケージ

| | |
|---------|--|
| みちまちづくり | <ul style="list-style-type: none"> ・ オープンカフェの促進やトランジットモール等の調査・検討など、道路空間再配分による賑わい空間の創出に向けた取り組み ・ バリアフリー対策の推進による、安心・安全で快適な連続性のある道路空間の実現 ・ ターミナル駅や都心部における移動経路について、利便性、安全性を高めるさらなる取り組み ・ 洗練されたデザインで、かつ、低床式で乗り降りしやすい次世代の路面交通システム（LRT等）についての調査・研究 ・ ちょい乗りバス、コミュニティサイクルなど、都心部の回遊性を向上させるための歩行を支援する短距離交通システム導入の調査・検討 |
| 各種交通施策 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車場の供給や配置のマネジメントなど、総合的な駐車施策についての調査・検討 ・ 都市機能の一翼を担う物流システムの円滑で効率的な道路環境の整備についての調査・検討 |

[『拠点駅そば』における‘みちまちづくり’パッケージ]

○将来のまちの姿：

- ・ 住宅店舗・オフィス・便利施設などが集約化された、環境にやさしく歩いて暮らせるコンパクトなまち
- ・ 「人」にやさしく安全・快適で利便性に富んだ交通環境が整備されたまち

○対象地域：

- ・ 市街地密度が高く、商業系土地利用が図られている主要な鉄道駅勢圏地域

○基本的方向：

- ・ 道路空間の再配分により、徒歩、自転車を優先とした道路空間の創出
- ・ 公共交通を中心とした各種交通施策の推進による安心・安全・快適な駅そば生活の実現



○‘みちまちづくり’パッケージ

| | |
|---------|---|
| みちまちづくり | <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行空間の拡充や自転車走行空間の整備 ・ 交通施設における円滑な移動のため、利便性、安全性を重視したバリアフリー対策の推進 ・ 公共交通への乗り換え利便性が高い駅前広場や自転車駐車場などの整備 ・ 環境にやさしくコンパクトなまちの実現のため、新たな交通システムについての調査・研究 |
| 各種交通施策 | <ul style="list-style-type: none"> ・ ICカードの汎用性を高めるなど、公共交通の利便性と快適性の向上 ・ カーシェアリングやコミュニティサイクルなど共同利用の推進 |

[『生活圏』における‘みちまちづくり’パッケージ]

○将来のまちの姿：

- ・誰もが安心・安全に暮らせるために、公共交通をはじめとした移動手段が確保されたまち
- ・「人」の安全性を重視した交通環境が整備されたまち

○対象地域：

- ・都心部や拠点駅そば以外の主に住居系の地域

○基本的方向：

- ・安全を優先した歩行者・自転車空間の創出
- ・誰もが安心して利用できる公共交通サービスの実現

○‘みちまちづくり’パッケージ



| | |
|---------|--|
| みちまちづくり | <ul style="list-style-type: none"> ・通過交通を排除した歩行者・自転車の安全性に重点をおいた歩車共存道路などの整備 ・歩行空間の拡充やポケットパークの整備などによる道路内における交流空間の創出 |
| 各種交通施策 | <ul style="list-style-type: none"> ・乗合いタクシーやコミュニティバスなど、自動車のみには頼らない、より柔軟な交通サービスについての調査・研究 ・誰もが公共交通機関を利用して移動できるよう、交通バウチャー[※]など移動手段を支援する制度についての調査・研究 |

[※] 交通バウチャー：バウチャーはクーポン券を意味する。公共交通などを利用できるクーポン券。

(2) 自転車利用の現状

1) 自転車の保有台数

○愛知県内の自転車保有台数は、平成20年で約408万台であり、全国屈指となっています。
 ○愛知県内の自転車保有台数は微増傾向にあり、過去10年間（平成10年から平成20年まで）の伸び率は、全国平均とほぼ同程度となっています。

愛知県内の自転車保有台数は、平成20年には約408万台となっており、都道府県別の保有台数では全国で5番目に多くなっています。

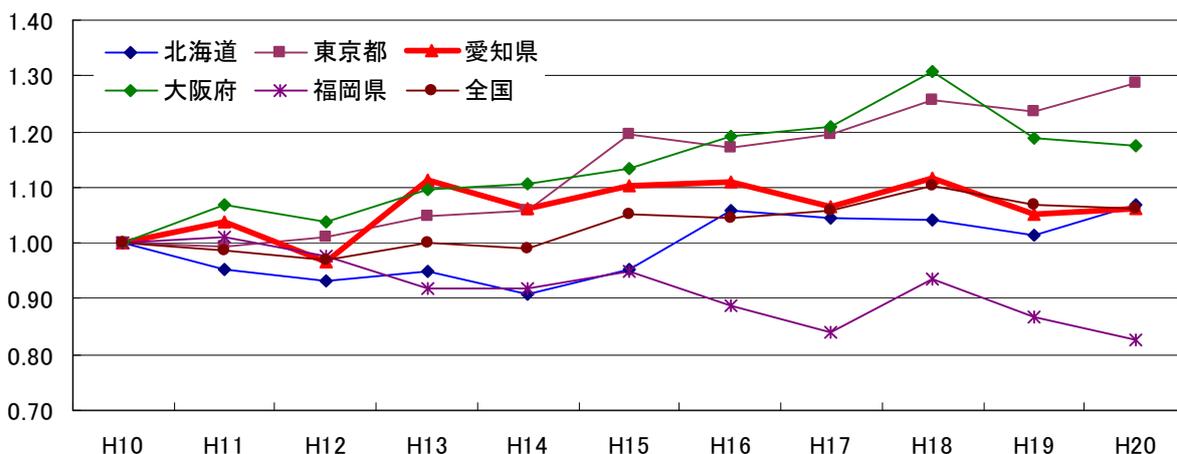
また、愛知県内の自転車保有台数の推移をみると、微増傾向にあり、平成10年から平成20年までの過去10年間の伸び率は、全国平均とほぼ同程度となっています。

[自転車保有台数 上位10都道府県]

| 順位 | 都道府県 | H20保有台数 (千台) |
|----|------|-----------------|
| 1 | 東京都 | 8,999 |
| 2 | 大阪府 | 6,515 |
| 3 | 埼玉県 | 5,436 |
| 4 | 神奈川県 | 5,315 |
| 5 | 愛知県 | 4,084 |
| 6 | 千葉県 | 3,763 |
| 7 | 兵庫県 | 3,390 |
| 8 | 北海道 | 2,834 |
| 9 | 福岡県 | 1,870 |
| 10 | 静岡県 | 1,709 |

資料：(社)自転車協会資料から作成

自転車保有台数の伸び率(H10年を1とした場合)



(単位:千台)

| | 北海道 | | 東京都 | | 愛知県 | | 大阪府 | | 福岡県 | | 全国 | |
|-----|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|--------|------|
| | 台数 | 伸び率 | 台数 | 伸び率 |
| H10 | 2,648 | 1.00 | 6,987 | 1.00 | 3,840 | 1.00 | 5,547 | 1.00 | 2,259 | 1.00 | 65,121 | 1.00 |
| H11 | 2,525 | 0.95 | 6,944 | 0.99 | 3,989 | 1.04 | 5,936 | 1.07 | 2,284 | 1.01 | 64,291 | 0.99 |
| H12 | 2,472 | 0.93 | 7,073 | 1.01 | 3,717 | 0.97 | 5,762 | 1.04 | 2,209 | 0.98 | 63,068 | 0.97 |
| H13 | 2,511 | 0.95 | 7,332 | 1.05 | 4,270 | 1.11 | 6,084 | 1.10 | 2,075 | 0.92 | 65,052 | 1.00 |
| H14 | 2,409 | 0.91 | 7,406 | 1.06 | 4,074 | 1.06 | 6,135 | 1.11 | 2,075 | 0.92 | 64,383 | 0.99 |
| H15 | 2,523 | 0.95 | 8,358 | 1.20 | 4,236 | 1.10 | 6,289 | 1.13 | 2,143 | 0.95 | 68,590 | 1.05 |
| H16 | 2,802 | 1.06 | 8,178 | 1.17 | 4,260 | 1.11 | 6,602 | 1.19 | 2,007 | 0.89 | 67,948 | 1.04 |
| H17 | 2,769 | 1.05 | 8,362 | 1.20 | 4,088 | 1.06 | 6,713 | 1.21 | 1,900 | 0.84 | 68,878 | 1.06 |
| H18 | 2,762 | 1.04 | 8,789 | 1.26 | 4,292 | 1.12 | 7,256 | 1.31 | 2,111 | 0.93 | 71,893 | 1.10 |
| H19 | 2,683 | 1.01 | 8,648 | 1.24 | 4,035 | 1.05 | 6,593 | 1.19 | 1,958 | 0.87 | 69,583 | 1.07 |
| H20 | 2,834 | 1.07 | 8,999 | 1.29 | 4,084 | 1.06 | 6,515 | 1.17 | 1,870 | 0.83 | 69,099 | 1.06 |

※伸び率は、H10年を1とした場合

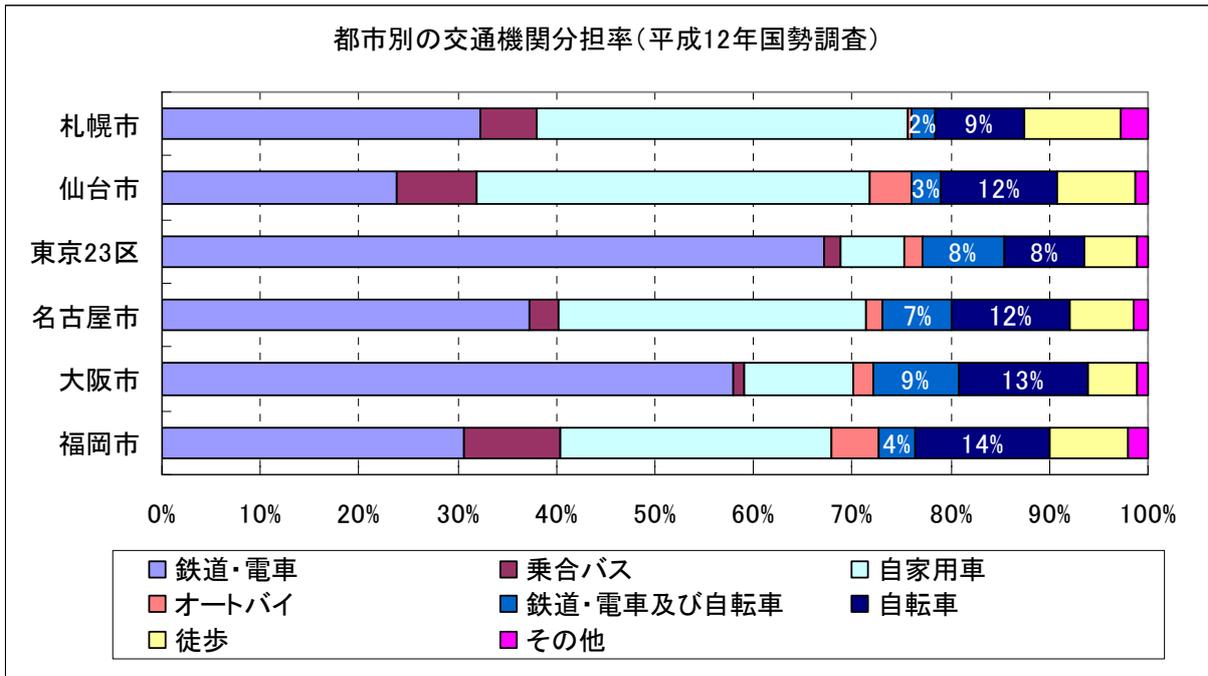
資料：(社)自転車協会資料から作成

図8-3 自転車保有台数の推移

2) 通勤・通学時の自転車の交通機関分担率

○名古屋市における通勤・通学時の自転車の交通機関分担率は、他の都市に比べても高い水準にあります。

名古屋市における通勤・通学時の自転車の交通機関分担率は19%となっており、地形が平坦であることや道路整備が進んでいることもあり、他の大都市に比べても高い水準にあります。



| | 福岡市 | 大阪市 | 名古屋市 | 東京23区 | 仙台市 | 札幌市 |
|------------|------|------|------|-------|------|------|
| 鉄道・電車 | 31% | 58% | 37% | 67% | 24% | 32% |
| 乗合バス | 10% | 1% | 3% | 2% | 8% | 6% |
| 自家用車 | 27% | 11% | 31% | 6% | 40% | 38% |
| オートバイ | 5% | 2% | 2% | 2% | 4% | 0% |
| 鉄道・電車及び自転車 | 4% | 9% | 7% | 8% | 3% | 2% |
| 自転車 | 14% | 13% | 12% | 8% | 12% | 9% |
| 徒歩 | 8% | 5% | 6% | 5% | 8% | 10% |
| その他 | 2% | 1% | 2% | 1% | 1% | 3% |
| 合計 | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |

※1 各市区に通勤・通学する就業者・通学者の通勤・通学時の利用交通手段について集計した。

資料：平成12年国勢調査

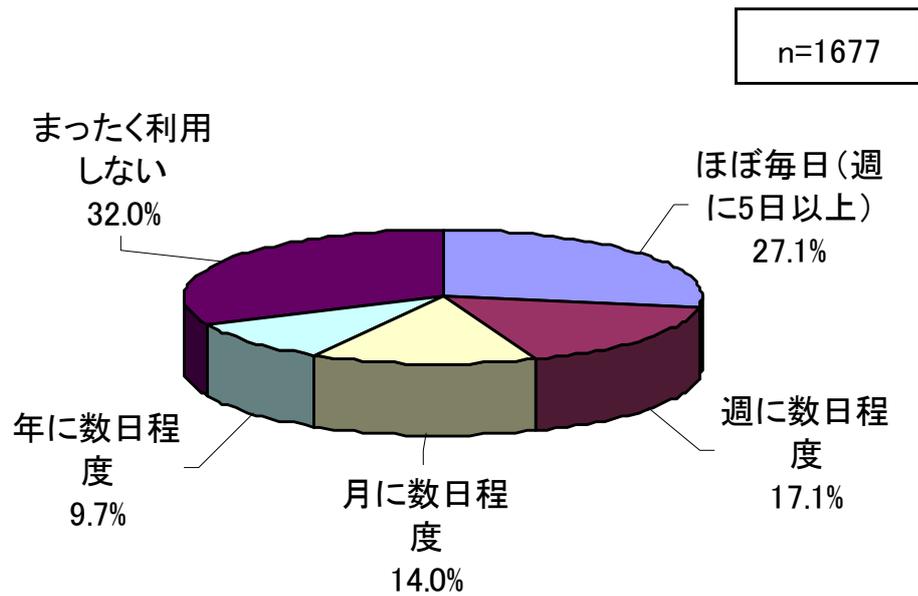
※2 鉄道・電車を含む2種類の交通手段を利用する場合、鉄道・電車及び自転車以外については鉄道・電車として集計した。

図8-4 都市別の交通機関分担率

3) 自転車利用の頻度

○名古屋市では市民の多くが自転車を日常的に利用しており、交通手段の一つとしてたいへん身近な存在となっています。

名古屋市では 67.9%の人が自転車を利用する機会を有しており、交通手段の一つとして身近な存在となっています。さらに 44.2%の人は週に数回から毎日利用しており、移動手段として欠くことのできない重要な交通手段で、生活の一部として位置づけられます。一方、32.0%の人はまったく利用しない状況でもあります。



資料：名古屋市における自転車利用に関するアンケート
(平成 22 年度)

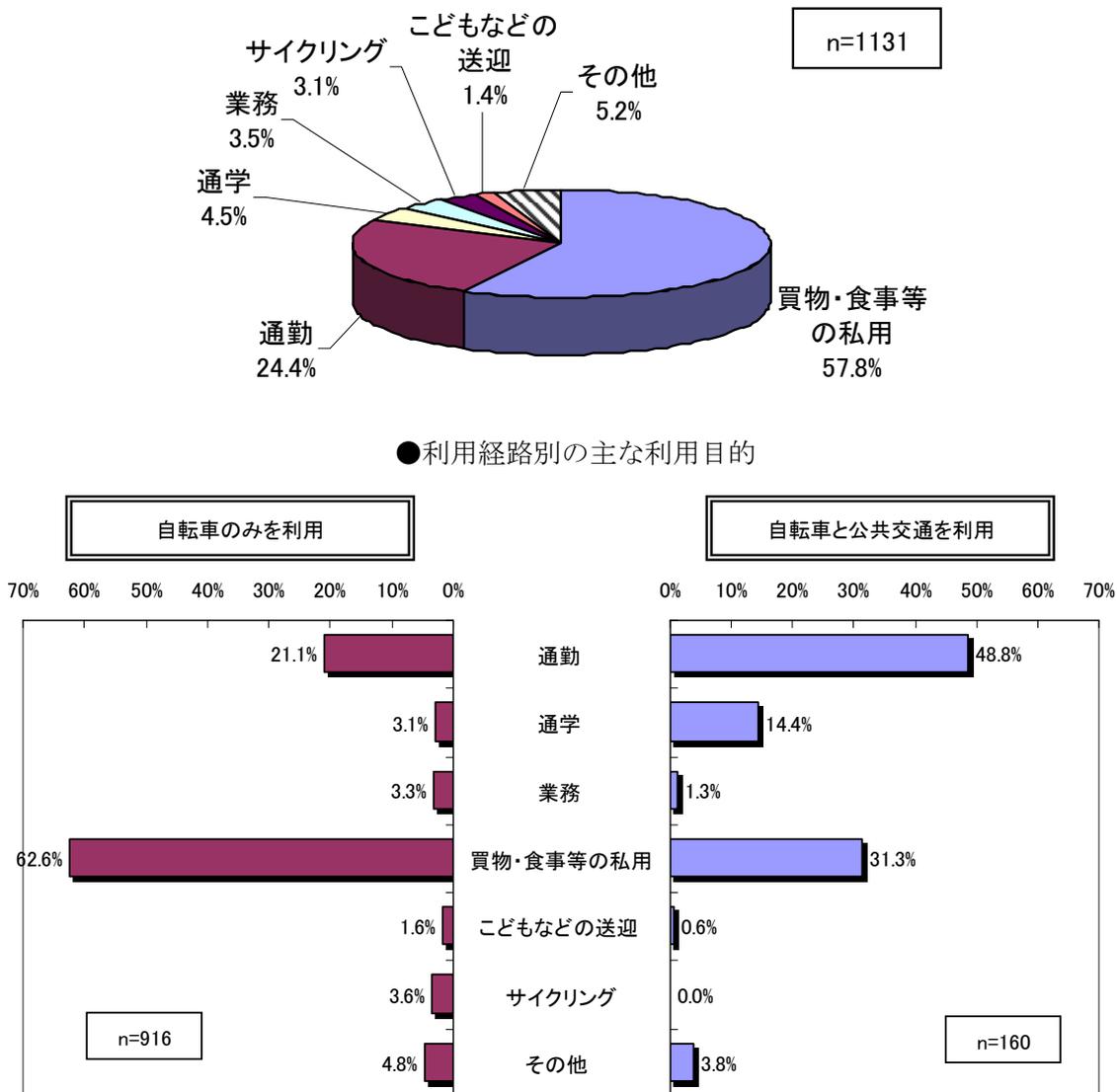
図8-5 名古屋市民の自転車の利用頻度

4) 自転車の利用目的

○自転車の利用目的は、買物・食事等の私用や通勤の割合が多くなっています。
 ○通勤・通学などでは、自転車と公共交通を組み合わせて利用する割合が他の目的に比較して高くなっています。

自転車を利用する主な目的としては、食事・買物等の私用が57.8%（自転車のみを利用のうち62.6%、自転車と公共交通機関を利用のうち31.3%）、通勤24.4%（自転車のみを利用のうち21.1%、自転車と公共交通機関を利用のうち48.8%）と多くなっています。

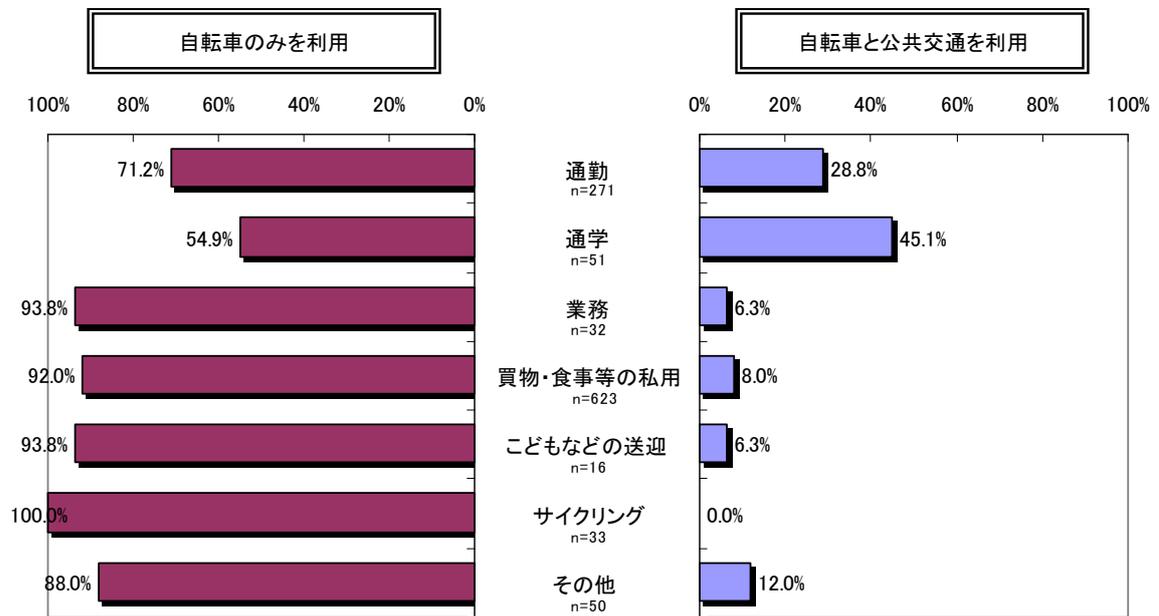
また、通学と通勤では、目的地への直接利用だけでなく、自転車と公共交通機関を組み合わせた利用も多く、それぞれ45.1%、28.8%なっています。



資料：名古屋市における自転車利用に関するアンケート
 (平成 22 年度)

図8-6 自転車の利用目的 (1)

● 主な利用目的別の利用経路



資料：名古屋市における自転車利用に関するアンケート
(平成 22 年度)

図8-7 自転車の利用目的 (2)

5) 自転車の利用距離

○自転車駐車場内に駐車中の自転車から利用距離を調査した結果、自転車利用者の約半数は1km未満の近距離利用であり、適正な自転車利用が求められています。

市内10駅の自転車駐車場内に駐車中の自転車に記載してある住所から、利用距離を調査した結果、自転車利用者の約半数が自転車駐車場から1km以内の住所からの近距離利用となっています。

本市では、放置防止条例において、通勤、通学等のための鉄道駅又はバス停留所への自転車等の近距離利用を自粛する努力義務を定めていますが、実際にはこのように自転車の近距離利用が多くっており、適正な自転車利用が求められています。

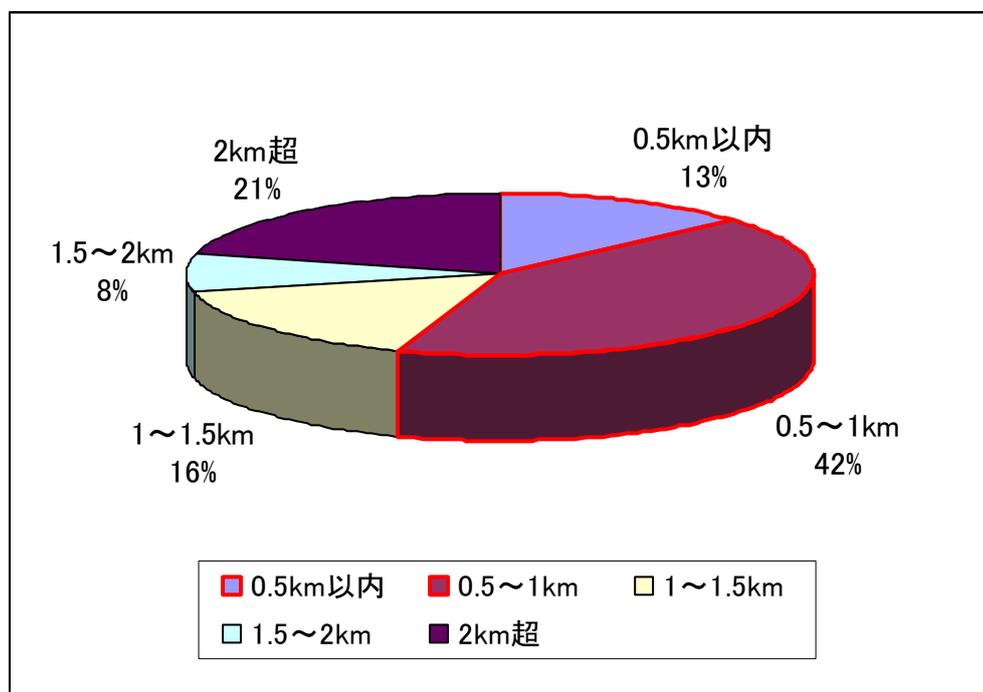


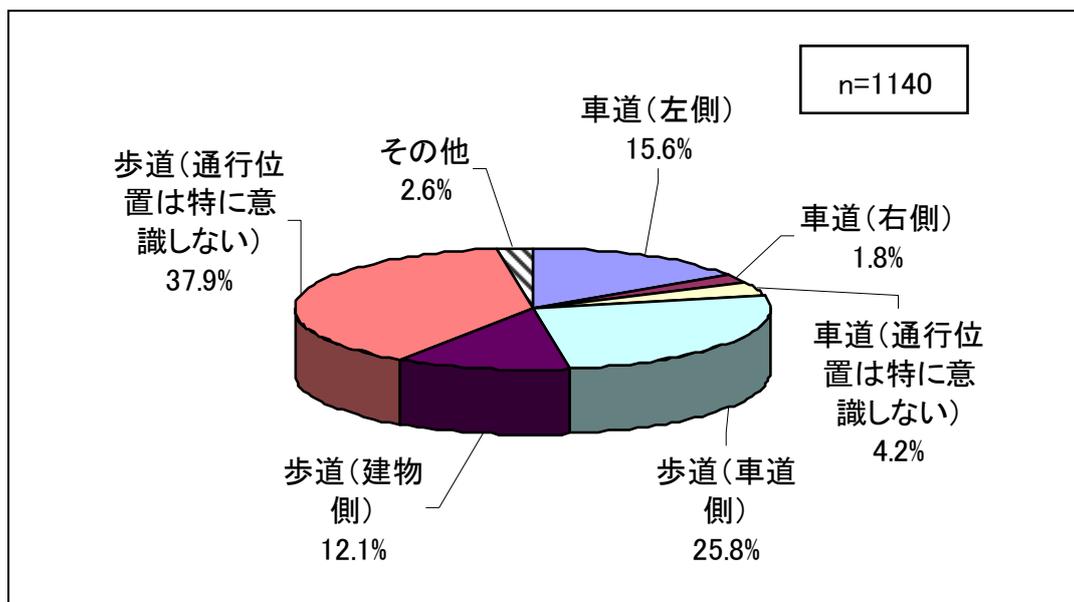
図8-8 距離別の自転車利用割合

6) 自転車の通行位置

○自転車の道路における通行位置について調査した結果、約4割の人が「通行位置を特に意識していない」と回答しています。安全性向上の観点から、ルールについて周知を図ることや、わかり易い案内表示や誘導方策等が必要であると考えられます。

歩道のある道路を自転車で通るとき、どの場所を走ることが多いのかを調査した結果、75.8%の人が「歩道」を通行、21.6%の人が「車道」を通行していると回答しており、歩道走行が主体となっています。また、37.9%の人が「通行位置は特に意識しない」、12.1%の人が「歩道（建物側）」を通行、1.8%の人が「車道（右側）」を通行していると回答しています。

したがって、「車道では左側通行」、「歩道では車道寄りの部分を徐行」といった自転車の走行ルールについて周知を図っていくことや、わかり易い案内表示や誘導方策等による啓発が必要であると考えられます。



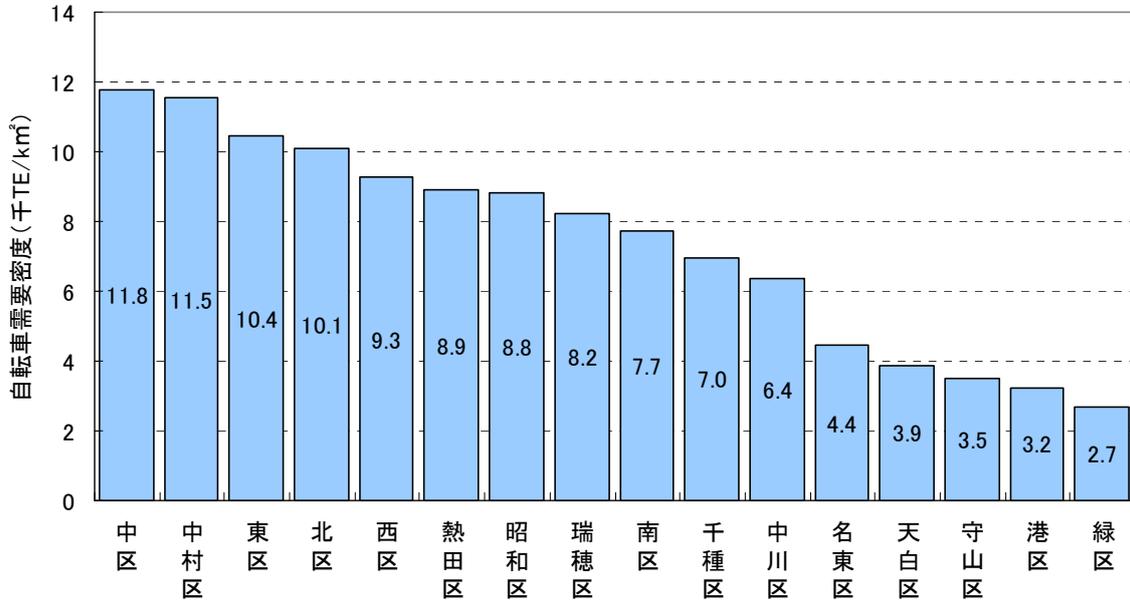
資料：名古屋市における自転車利用に関するアンケート
(平成22年度)

図8-9 自転車の道路における通行位置の割合

7) 自転車の需要密度分布

○区別の自転車需要密度をみると、都心部である中区、中村区、東区の需要密度が高く、都心部関連の自転車利用が多くなっています。

区別の自転車需要密度



| 順位 | 区 | 自転車発生集中量 (TE) | 面積 (km²) | 需要密度 (千TE/km²) |
|----|-----|---------------|----------|----------------|
| | | ① | ② | ③=①/② |
| 1 | 中区 | 110,249 | 9.38 | 11.8 |
| 2 | 中村区 | 187,962 | 16.31 | 11.5 |
| 3 | 東区 | 80,450 | 7.70 | 10.4 |
| 4 | 北区 | 177,417 | 17.55 | 10.1 |
| 5 | 西区 | 165,989 | 17.89 | 9.3 |
| 6 | 熱田区 | 72,385 | 8.13 | 8.9 |
| 7 | 昭和区 | 96,393 | 10.94 | 8.8 |
| 8 | 瑞穂区 | 92,351 | 11.23 | 8.2 |
| 9 | 南区 | 142,478 | 18.46 | 7.7 |
| 10 | 千種区 | 126,933 | 18.23 | 7.0 |
| 11 | 中川区 | 203,886 | 32.03 | 6.4 |
| 12 | 名東区 | 86,248 | 19.44 | 4.4 |
| 13 | 天白区 | 84,015 | 21.62 | 3.9 |
| 14 | 守山区 | 119,184 | 33.99 | 3.5 |
| 15 | 港区 | 147,195 | 45.69 | 3.2 |
| 16 | 緑区 | 101,338 | 37.84 | 2.7 |

資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査 (H13)
トリップマスターデータ及び市統計情報から作成

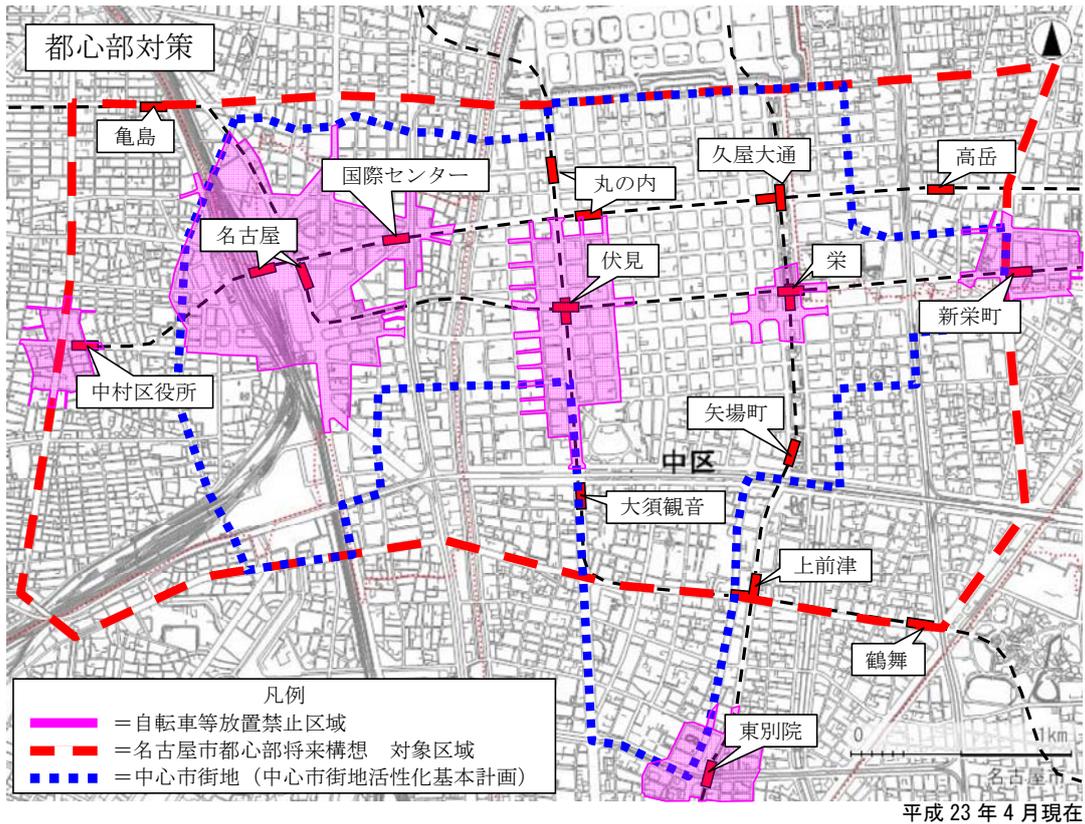
図8-10 名古屋市における区別の自転車需要密度

* TE (トリップエンド) : 人がある目的を持ってある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1つのトリップの出発側と到着側をそれぞれ「トリップエンド」という。1トリップ=2トリップエンド (TE) となる。

8) 都心部における放置禁止区域の指定

○都心部については、多数の乗降客がある駅をはじめオフィスビルや商業施設、高層住宅が集積し、これらを目的地とする自転車駐車需要が非常に大きく、放置自転車等の多い駅（P.8表2-4・図2-2参照）のほとんどが都心部で占められています。

○昭和63年10月の名古屋駅、栄駅をはじめとする放置禁止区域の指定や、平成20年5月の名古屋駅・国際センター駅をはじめとする自転車駐車場有料化がなされましたが、利便性の高い場所での駐車場用地確保が困難であり、依然として多くの放置自転車等が存在しています。



| 名称 | 年月日 | 備考 |
|------------------|------------|----|
| 名古屋駅自転車等放置禁止区域 | 昭和63年10月1日 | 指定 |
| | 平成元年7月15日 | 拡大 |
| | 平成元年10月2日 | 拡大 |
| | 平成16年10月1日 | 拡大 |
| | 平成20年5月1日 | 拡大 |
| 栄自転車等放置禁止区域 | 昭和63年10月1日 | 指定 |
| 国際センター自転車等放置禁止区域 | 平成20年5月1日 | 指定 |
| 中村区役所自転車等放置禁止区域 | 平成21年6月1日 | 指定 |
| 東別院自転車等放置禁止区域 | 平成21年12月1日 | 指定 |
| 伏見自転車等放置禁止区域 | 平成22年3月1日 | 指定 |
| | 平成23年2月1日 | 拡大 |
| 新栄町自転車等放置禁止区域 | 平成6年11月1日 | 指定 |
| | 平成22年5月1日 | 拡大 |

図8-11 都心部における自転車等放置禁止区域の指定状況

※名古屋市都心部将来構想：都心部を対象とした総合的な街づくりの指針（平成16年3月策定）

※中心市街地活性化基本計画：改正中心市街地活性化法に基づく計画（平成21年3月認定，平成22年11月変更）

(3) 自転車に関する交通事故

1) 第一当事者の交通事故件数割合

〇市内における自転車が第一当事者*となる事故の割合は、他地域に比べて高くなっており、自転車に起因した事故が発生しやすい環境にあります。

政令指定都市等における交通事故のうち、自転車が第一当事者*となる事故の割合をみると、名古屋市は5.1%と、さいたま市（11.5%）、東京都区部（7.0%）、静岡市（5.9%）に次いで高くなっており、自転車に起因した事故が発生しやすい環境にあります。

※「第一当事者」

過失の最も重い者又は過失が同程度の場合にあっては、被害の程度が最も軽い者をいう。

表8-1 第一当事者別交通事故件数

| 政令指定都市等 | 第一当事者別事故件数(件) | | | | | | | | 自転車事故割合 |
|---------|---------------|-------|-----|-------|-------|-----|--------|--------|---------|
| | 乗用車 | 貨物車 | 特殊車 | 二輪車 | 自転車 | 歩行者 | その他・不明 | 合計 | |
| 札幌市 | 7,035 | 1,134 | 20 | 49 | 34 | 3 | 212 | 8,487 | 0.4% |
| 仙台市 | 4,270 | 797 | 4 | 158 | 21 | — | 38 | 5,288 | 0.4% |
| さいたま市 | 3,954 | 1,027 | 5 | 300 | 737 | 96 | 266 | 6,385 | 11.5% |
| 千葉市 | 3,187 | 659 | 2 | 165 | 114 | 8 | 171 | 4,306 | 2.6% |
| 東京都区部 | 22,029 | 8,793 | 33 | 3,185 | 2,610 | 163 | 633 | 37,446 | 7.0% |
| 川崎市 | 3,009 | 1,010 | 3 | 491 | 245 | 27 | 175 | 4,960 | 4.9% |
| 横浜市 | 10,315 | 2,716 | 5 | 1,610 | 471 | 82 | 592 | 15,791 | 3.0% |
| 新潟市 | 3,328 | 578 | 4 | 124 | 128 | 15 | 39 | 4,216 | 3.0% |
| 静岡市 | 4,495 | 1,105 | 4 | 532 | 384 | 19 | 2 | 6,541 | 5.9% |
| 浜松市 | 6,753 | 1,259 | 7 | 533 | 397 | 12 | 8 | 8,969 | 4.4% |
| 名古屋市 | 12,284 | 2,727 | 5 | 734 | 878 | 110 | 498 | 17,236 | 5.1% |
| 京都市 | 6,175 | 1,609 | 7 | 1,002 | 299 | 64 | 152 | 9,308 | 3.2% |
| 大阪市 | 10,088 | 3,861 | 8 | 1,215 | 539 | 6 | 474 | 16,191 | 3.3% |
| 堺市 | 3,769 | 977 | 1 | 403 | 86 | 3 | 167 | 5,406 | 1.6% |
| 神戸市 | 6,186 | 1,511 | 8 | 1,200 | 474 | 118 | 290 | 9,787 | 4.8% |
| 岡山市 | 5,971 | 1,244 | 1 | 302 | 212 | 22 | 67 | 7,819 | 2.7% |
| 広島市 | 5,215 | 1,097 | 2 | 557 | 207 | 72 | 98 | 7,248 | 2.9% |
| 北九州市 | 6,887 | 1,309 | 4 | 299 | 52 | 3 | 147 | 8,701 | 0.6% |
| 福岡市 | 10,110 | 2,032 | 4 | 924 | 138 | 1 | 272 | 13,481 | 1.0% |

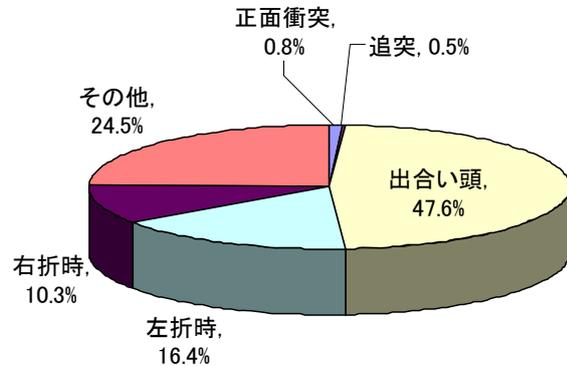
資料：大都市比較統計年表（平成21年）から作成

2) 事故類型別自転車事故発生状況

- 自転車事故の約半数を「出会い頭」の事故が占めています。
- 「出会い頭」「左折時」「右折時」の3パターンで7割以上を占めています。

平成22年における名古屋市の事故類型別の自転車事故発生状況をみると、出会い頭が47.6%と約半数を占めています。

また、「出会い頭」(47.6%)、「左折時」(16.4%)、「右折時」(10.3%)の3パターンで、自転車事故の7割以上を占めています。



資料：「名古屋市内の交通事故」(名古屋市市民経済局)

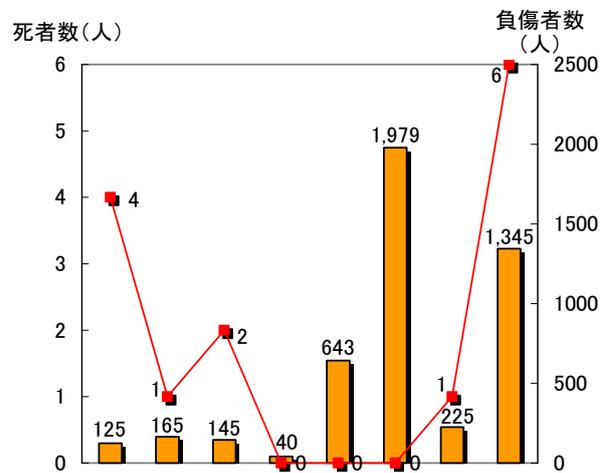
図8-12 名古屋市における事故類型別自転車事故発生状況 (平成 22 年)

3) 違反別自転車事故発生状況

- 自転車事故の約7割は、自転車側にも何らかの交通ルール違反がみられます。
- 違反毎の事故件数では、安全不確認(安全運転義務違反)が最も多くなっています。

名古屋市内における自転車事故の自転車側の違反状況(平成22年)をみると、違反なしの場合は約3割(28.9%)に過ぎず、約7割は自転車側にも何らかの交通ルール違反がみられます。

また、自転車側の違反では、「安全不確認」(安全運転義務違反)が42.3%と4割以上を占めており、その他の違反状況をも、自転車利用時の交通ルール違反が事故の大きな原因となっていると考えられます。



| 項目 | 信号無視 | 交差点安全進行 | 一時不停止 | 前方不注意 | 動静不注意 | 安全不確認 | その他の違反 | 違反なし | 合計 |
|--------|------|---------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|
| 死者数 | 4 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 6 | 14 |
| 負傷者数 | 125 | 165 | 145 | 40 | 643 | 1,979 | 225 | 1,345 | 4,667 |
| 合計 | 129 | 166 | 147 | 40 | 643 | 1,979 | 226 | 1,351 | 4,681 |
| 構成比(%) | 2.8 | 3.5 | 3.1 | 0.9 | 13.7 | 42.3 | 4.8 | 28.9 | 100 |

資料：「名古屋市内の交通事故」(名古屋市市民経済局)

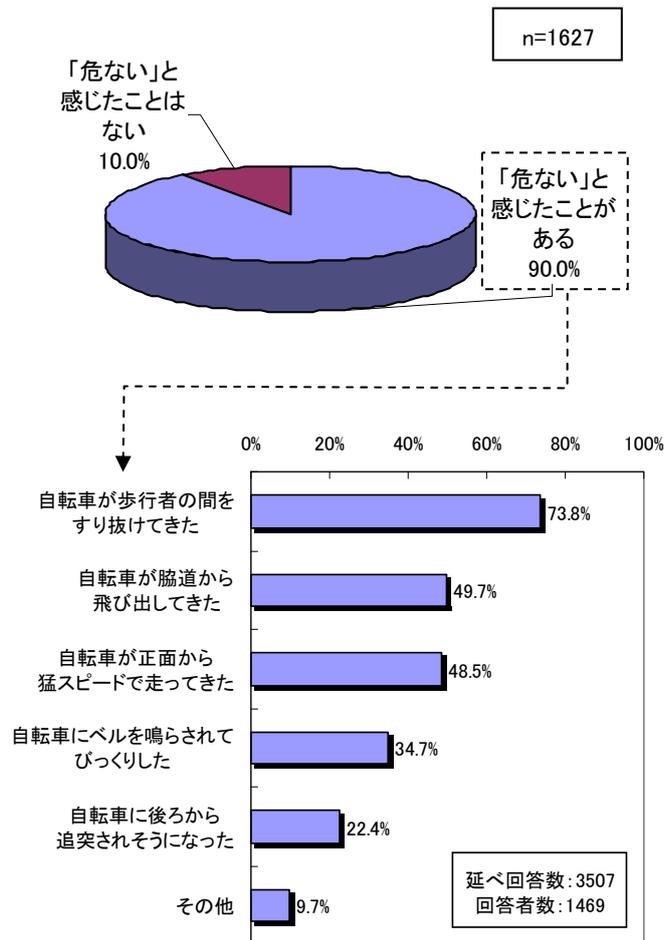
図8-13 名古屋市における違反別自転車事故発生状況 (平成 22 年)

4) 歩行者が歩道において自転車に対して「危ない」と感じた状況

○9割の人が歩道を歩いている時に自転車に対して「危ない」と感じたことがあります。
 ○歩道において、歩行者が危ないと感じる自転車の行動は、歩行者の間をすり抜ける運転や、脇道からの飛び出し、速いスピードでの運転の順となっています。

歩道を歩いている時に自転車に対して「危ない」と感じたことのある人の割合は90.0%とたいへん高くなっています。

「危ない」と感じた状況としては、「自転車が歩行者の間をすり抜けてきた」が73.8%と最も多く、次いで「自転車が脇道から飛び出してきた」、「自転車が正面から猛スピードで走ってきた」が挙げられています。このような状況から、歩道において歩行者空間と自転車走行空間を適切に分離していくとともに、自転車利用者自身の安全走行も促進していく必要があります。



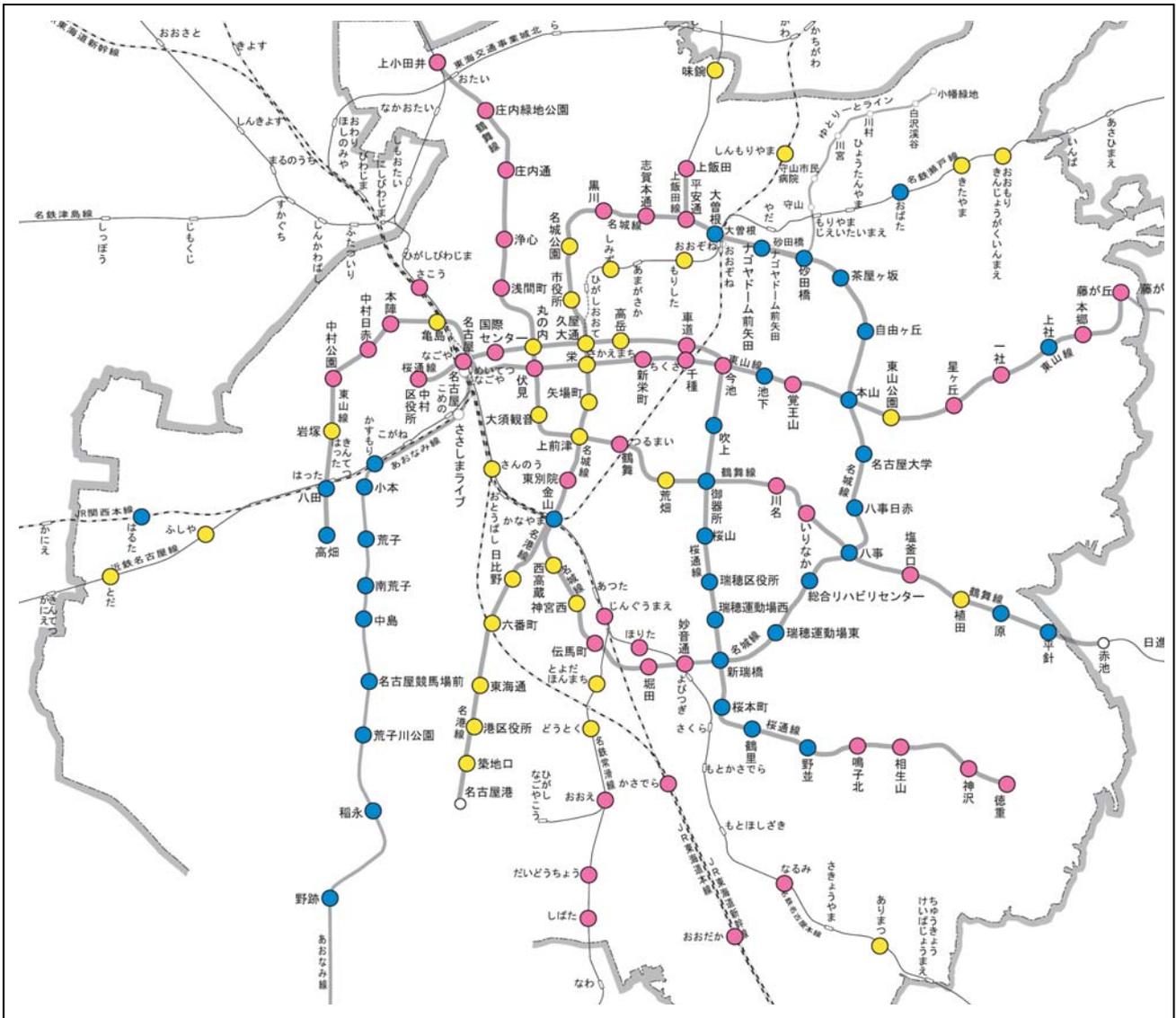
資料：名古屋市における自転車利用に関するアンケート (平成 22 年度)

図8-14 歩行者が歩道上で自転車に対して危ないと感じた状況

(4) 自転車駐車場の有料化整備の実施状況（平成23年4月現在）

| 平成17年度までに有料化した駅(38駅) | | | 5ヶ年計画で有料化整備を実施した駅(46駅) | | | 5ヶ年計画で残った駅(33駅) | | |
|----------------------|------------|------------|------------------------|---------|------------|-----------------|----------|--|
| 区 | 駅名 | 有料化年月日 | 区 | 駅名 | 有料化年月日 | 区 | 駅名 | |
| 千種 | 吹上 | 平成6年4月1日 | 北 | 黒川 | 平成19年2月1日 | 千種 | 東山公園 | |
| 昭和 | 御器所 | 平成6年4月1日 | 南 | 大同町 | 平成19年3月1日 | 東 | 高岳 | |
| 昭和 | 桜山 | 平成6年4月1日 | 南 | 柴田 | 平成19年3月1日 | 東 | 森下 | |
| 瑞穂 | 新瑞橋 | 平成6年4月1日 | 名東 | 一社 | 平成19年4月1日 | 北 | 名城公園 | |
| 瑞穂 | 瑞穂区役所 | 平成6年4月1日 | 名東 | 本郷 | 平成19年4月1日 | 北 | 清水 | |
| 瑞穂 | 瑞穂運動場西 | 平成6年4月1日 | 名東 | 藤が丘 | 平成19年4月1日 | 北 | 味鋺 | |
| 南 | 鶴里 | 平成6年4月1日 | 瑞穂 | 堀田(地下鉄) | 平成19年12月1日 | 中村 | 岩塚 | |
| 南 | 桜本町 | 平成6年4月1日 | 瑞穂 | 堀田(名鉄) | 平成19年12月1日 | 中村 | 亀島 | |
| 天白 | 野並 | 平成6年4月1日 | 昭和 | いりなか | 平成20年2月1日 | 中 | 栄 | |
| 中 | 金山 | 平成7年2月1日 | 熱田 | 神宮前 | 平成20年2月1日 | 中 | 市役所 | |
| 天白 | 原 | 平成9年10月1日 | 南 | 笠寺 | 平成20年2月1日 | 中 | 久屋大通 | |
| 名東 | 上社 | 平成10年6月1日 | 千種 | 覚王山 | 平成20年3月1日 | 中 | 矢場町 | |
| 東 | 大曾根 | 平成12年3月1日 | 北 | 志賀本通 | 平成20年3月1日 | 中 | 上前津 | |
| 東 | 砂田橋 | 平成12年3月1日 | 北 | 平安通 | 平成20年3月1日 | 中 | 丸の内 | |
| 東 | ナゴヤドーム前矢田 | 平成12年3月1日 | 熱田 | 伝馬町 | 平成20年3月1日 | 中 | 大須観音 | |
| 千種 | 池下 | 平成12年6月1日 | 西 | 庄内緑地公園 | 平成20年4月1日 | 昭和 | 荒畑 | |
| 中川 | 春田 | 平成13年4月1日 | 西 | 上小田井 | 平成20年4月1日 | 熱田 | 六番町 | |
| 守山 | 小幡 | 平成14年3月1日 | 千種 | 星ヶ丘 | 平成20年5月1日 | 熱田 | 日比野 | |
| 天白 | 平針 | 平成14年9月1日 | 中村 | 名古屋 | 平成20年5月1日 | 熱田 | 西高蔵 | |
| 千種 | 本山 | 平成16年2月1日 | 中村 | 国際センター | 平成20年5月1日 | 熱田 | 神宮西 | |
| 千種 | 茶屋ヶ坂 | 平成16年2月1日 | 緑 | 鳴海 | 平成21年2月1日 | 中川 | 伏屋 | |
| 千種 | 自由ヶ丘 | 平成16年2月1日 | 中村 | 中村公園 | 平成21年3月1日 | 中川 | 戸田 | |
| 千種 | 名古屋大学 | 平成16年2月1日 | 千種 | 千種 | 平成21年5月1日 | 中川 | 山王 | |
| 昭和 | 八事 | 平成16年11月1日 | 東 | 車道 | 平成21年5月1日 | 港 | 東海通 | |
| 昭和 | 八事日赤 | 平成16年11月1日 | 西 | 庄内通 | 平成21年5月1日 | 港 | 築地口 | |
| 瑞穂 | 瑞穂運動場東 | 平成16年11月1日 | 中村 | 本陣 | 平成21年5月1日 | 港 | 港区役所 | |
| 瑞穂 | 総合リハビリセンター | 平成16年11月1日 | 昭和 | 川名 | 平成21年5月1日 | 南 | 道徳 | |
| 中川 | 小本 | 平成16年11月1日 | 北 | 上飯田 | 平成21年6月1日 | 南 | 豊田本町 | |
| 中川 | 荒子 | 平成16年11月1日 | 中村 | 中村区役所 | 平成21年6月1日 | 守山 | 新守山 | |
| 中川 | 南荒子 | 平成16年11月1日 | 緑 | 大高 | 平成21年6月1日 | 守山 | 大森・金城学院前 | |
| 中川 | 中島 | 平成16年11月1日 | 南 | 大江 | 平成21年8月1日 | 守山 | 喜多山 | |
| 港 | 名古屋競馬場前 | 平成16年11月1日 | 西 | 浅間町 | 平成21年9月1日 | 緑 | 有松 | |
| 港 | 荒子川公園 | 平成16年11月1日 | 西 | 浄心 | 平成21年9月1日 | 天白 | 植田 | |
| 港 | 稲永 | 平成16年11月1日 | 中 | 東別院 | 平成21年12月1日 | | | |
| 港 | 野跡 | 平成16年11月1日 | 西 | 栄生 | 平成22年3月1日 | | | |
| 中村 | 烏森 | 平成18年3月1日 | 中村 | 中村日赤 | 平成22年3月1日 | | | |
| 中村 | 八田 | 平成18年3月1日 | 中 | 伏見 | 平成22年3月1日 | | | |
| 中川 | 高畑 | 平成18年3月1日 | 天白 | 塩釜口 | 平成22年3月1日 | | | |
| | | | 千種 | 今池 | 平成22年5月1日 | | | |
| | | | 東 | 新栄町 | 平成22年5月1日 | | | |
| | | | 瑞穂 | 妙音通 | 平成22年5月1日 | | | |
| | | | 天白 | 鳴子北 | 平成23年4月1日 | | | |
| | | | 緑 | 相生山 | 平成23年4月1日 | | | |
| | | | 緑 | 神沢 | 平成23年4月1日 | | | |
| | | | 緑 | 徳重 | 平成23年4月1日 | | | |
| | | | 中 | 鶴舞 | 工事中 | | | |

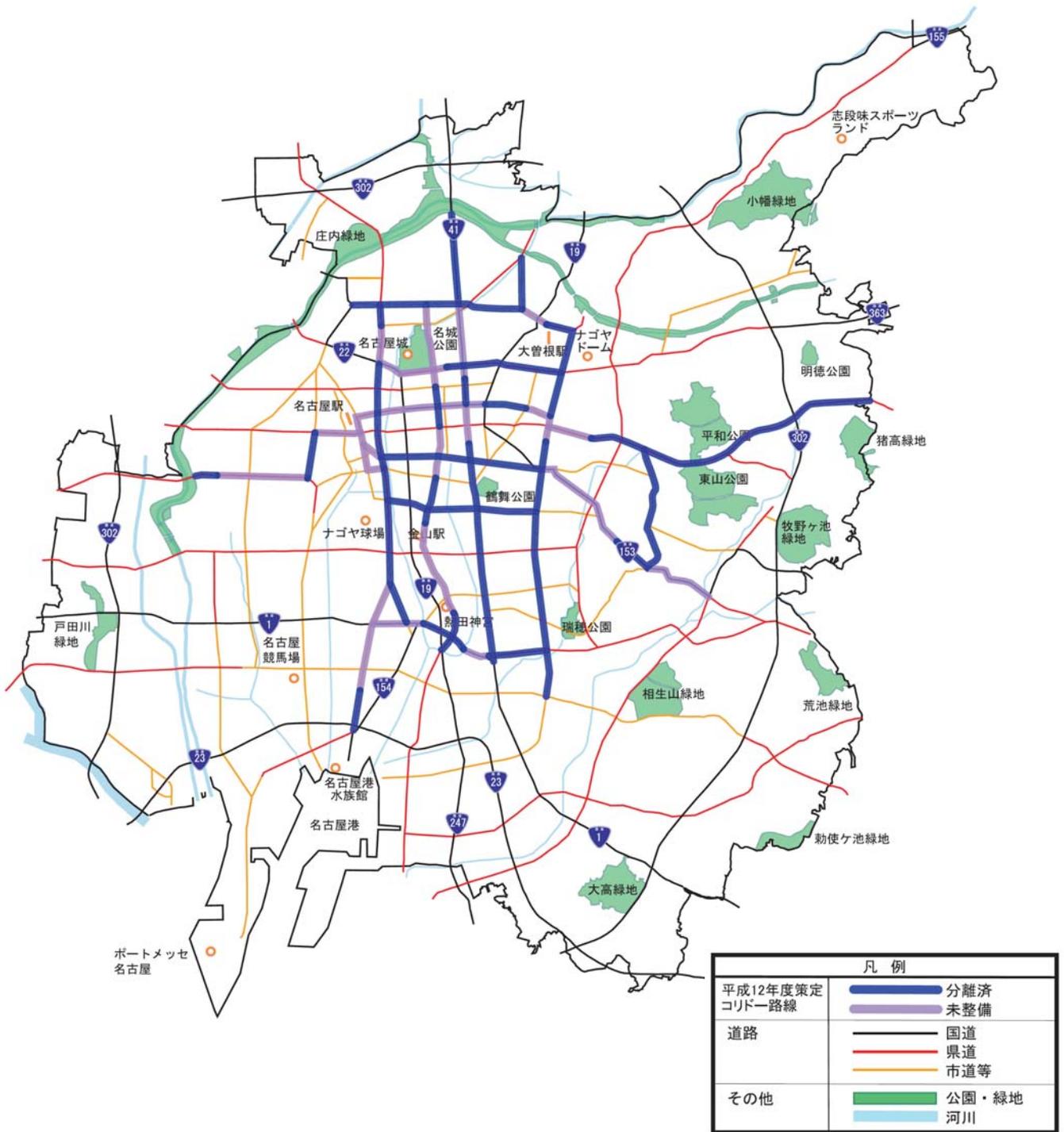
自転車駐車場の有料化整備の実施状況図（平成 23 年 4 月現在）



凡 例

- 平成 17 年度までに有料化した駅
- 5ヶ年計画で有料化整備を実施した駅
- 5ヶ年計画で残った駅

(5) 自転車走行空間の整備状況（平成12年度策定路線）



【平成12年度策定コリドー路線内訳】
 市管理道路：約86km（うち分設整備済み区間約61km）
 国管理道路：約11km（うち分設整備済み区間約4km）
 合計：約97km（うち分設整備済み区間約66km）

平成22年度末現在

(6) 名チャリ社会実験の概要と結果

「名チャリ社会実験」の概要

| | 名チャリ社会実験2009 | 名チャリ社会実験2010 |
|-----------|------------------------|----------------------------------|
| 実施エリア | 名古屋駅地区～栄地区 | 名古屋駅地区～栄地区 |
| ステーション数 | 30箇所 | 30箇所 |
| 貸出自転車台数 | 300台 | 300台 |
| 自転車の種類 | リサイクル自転車 | リサイクル自転車(100台) オリジナル自転車(200台) |
| 実施期間 | 60日間(10/20～12/18) | 61日間(10/1～11/30) |
| 貸出・返却方法 | 有人(人による)貸出 | IC(FeliCa)カード利用によるセルフサービス |
| 登録料(基本料金) | 無料 | 有料 |
| 利用料 | 無料 | 30分以内の利用は無料 以降、30分毎に200円課金 |
| 決済方法 | — | クレジットカード |
| 実施主体 | 名古屋市 名古屋大学大学院環境学研究科 | 名チャリ社会実験実行委員会 |

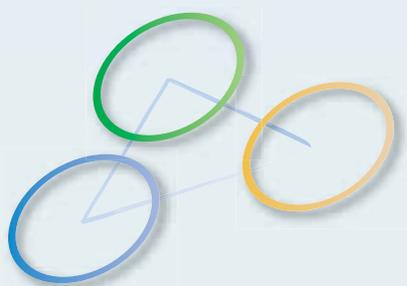
※名チャリ社会実験実行委員会の構成員

名古屋市、名古屋大学大学院環境学研究科、名古屋都市センター、NPO市民・自転車フォーラム、事業パートナー（株）創建、葛井(株)、日本コンピュータ・ダイナミクス(株)、(株)JTB首都圏

「名チャリ社会実験」の結果

| | 名チャリ社会実験2009 | 名チャリ社会実験2010 |
|--------------|--------------|--------------|
| 会員登録者数 | 30,794名 | 1,905名 |
| 利用回数 | 98,846回 | 26,208回 |
| 平均利用回数 | 1,647回/日 | 429.6回/日 |
| 最大利用回数 | 2,826回/日 | 646回/日 |
| 回転率 | 5.5回/台日 | 1.4回/台日 |
| 一人あたりの平均利用回数 | 3.2回/人 | 13.8回/人 |
| 平均利用時間 | 32.4分/回 | 12.9分/回 |

名古屋市自転車利用環境基本計画



平成23年12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
TEL 052-972-2877
FAX 052-972-4183
ホームページ <http://www.city.nagoya.jp/>