

自転車通行空間早期整備の背景と現状

1. 自転車通行空間早期整備の背景と現状
2. 名古屋市における自転車通行空間の現状
3. 名古屋市における自転車通行空間整備の基本方針

1. 自転車通行空間早期整備の背景と現状

(1) 全国の自転車利用に関する動向

○日本において、新型コロナウイルスの流行を機に、通勤の自転車利用が増加、自転車を購入する人も増加。【関連記事 1、2】
 ○欧米諸国では、ソーシャルディスタンス確保の観点から、自転車利用を推奨。【関連記事 3、4、5】
 ⇒アフターコロナの「ニューノーマル」で想定される自転車交通量の増加へ対応が必要。

【関連記事 1】

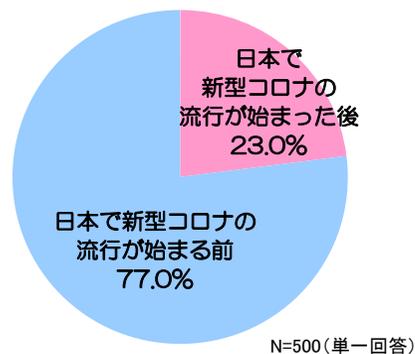
4人に1人、自転車通勤開始

東京では自転車通勤が増加傾向

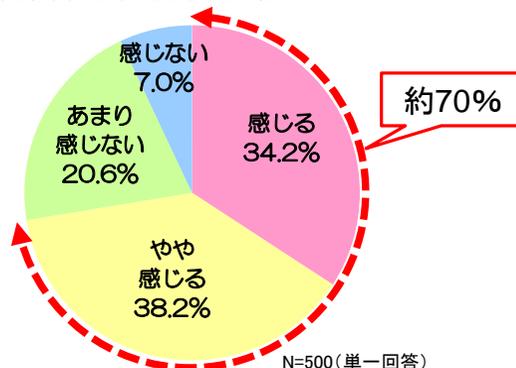
- ・新型コロナ流行を機に、4人に1人が自転車通勤を始めた。
- ・au損害保険（東京）が発表したアンケートでは、“日本で新型コロナの流行が始まった後、自転車通勤への関心が高まっていると感じていますか？”の問いに対し、「感じる」「やや感じる」を合わせ約70%であった。

出典：東京新聞（2020/07/10）

Qいつ自転車通勤を始めましたか？



Q日本で新型コロナの流行が始まった後周りで以前よりも自転車通勤への関心が高まっていると感じますか？



出典：au損害保険_インターネットによるアンケート調査
 東京都の「自転車通勤」に新型コロナが与えた影響を調査

【関連記事 2】

福岡市 自転車の販売台数が増加

- ・新型コロナウイルス感染拡大後、平日における自転車販売台数が3台程度から5台以上に増加した。

出典：NEWS WEB（2020/04/09）

【関連記事3】

フランス 自転車利用を呼びかけ

- ・フランスでは、新型コロナウイルス流行後、政府は公共交通機関に代わり、自転車の利用を市民に呼びかけ、専用レーンの設置を進めている。

出典：NEWS WEB（2020/05/11）

【関連記事4】

コロナ対策 自転車の利用者は10倍と予想

- ・ロンドンでは、新型コロナウイルス流行前と比べ、自転車の利用者は10倍になると予想している。

出典：Newsweek（2020/05/12）

【関連記事5】

新型コロナ感染対策で自転車が活躍 ニューヨークで新たなトレンドに

- ・ニューヨークでは、自動車交通量の減少にともない、一部車道を閉鎖し自転車の移動をサポート。

出典：Cyclist（2020/04/15）

1. 自転車通行空間早期整備の背景と現状

(2) 東京都の取組例

- ウイズコロナの新しい生活様式で想定される自転車交通量の増加へ対応するため、東京23区内において、自転車専用通行帯等を今年度、直轄国道で約10km、主要都道についても約7kmの合計17kmを整備予定。
(うち自転車専用通行帯 約8km) ※国土交通省調べ
- さらにこれに追加して、今秋までに東京23区内を対象として自転車通行空間の整備計画を策定し、概ね3年で整備する予定。
- 全国で同様の整備計画を策定し、整備を進める。

東京23区内における自転車専用通行帯等の整備状況(R2整備予定含む)



都道301号(白山通り)

※自転車通行帯の車道側に停車帯を設置



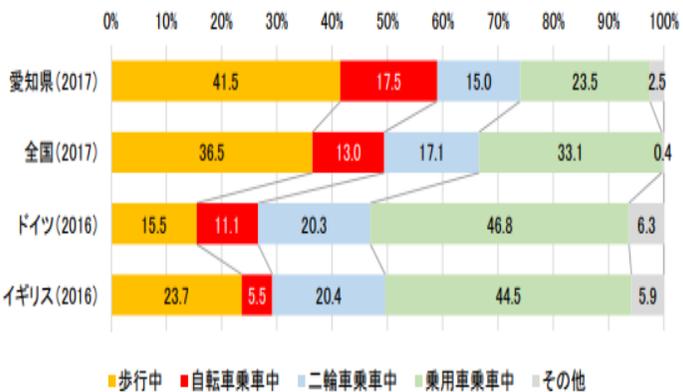
国道246号(青山地区)

1. 自転車通行空間早期整備の背景と現状

(3) 愛知県における自転車通行空間の現状

- 愛知県では交通事故死者のうち、自転車乗車中の比率が全国と比較して高い。また、自転車利用が盛んなドイツなどの諸外国と比較しても高い値である。
- 市町村別の自転車乗車中の交通事故死者数では、名古屋市や名古屋市周辺部、豊橋市などの平坦部が多い。
- 愛知県では「自転車活用推進計画」を2020年2月に策定。豊橋市、一宮市、田原市においても自転車活用推進計画を策定しており、今年度は岡崎市や春日井市においても、自転車ネットワーク計画や自転車活用推進計画を策定予定である。

【状態別30日以内死者数の国際比較】



出典：愛知県の交通事故発生状況（2017年中） [愛知県自転車活用推進計画P22]

令和元年中 自転車乗用中の交通事故死傷者数【自治体別】

※ 表の数値は、自転車乗用中の交通事故の死傷者数を、事故が発生した場所の自治体の人口1万人当たりへ算出した数値です。(令和元年中)

凡例
 平均値2倍以上
 平均値1.5倍以上
 平均値以上
 平均値未満
 0人

16.12人～16.31人
 8.16人～12.23人
 4.08人～8.15人
 0.01人～4.08人
 0人

でマークされている「名古屋市、長久手市、豊山町、知多市、東海市、豊川市、豊橋市」は自転車の安全利用に関する条例が制定されています。

自治体	死傷者数
西区	16.95
中区	15.89
東区	15.93
東区	14.93
豊田	13.74
豊田	13.48
豊田	12.92
豊田	11.88
豊田	11.58
豊田	11.58
豊田	11.54
豊田	11.50
豊田	11.46
豊田	11.46
豊田	11.27
豊田	11.12
豊田	10.89
豊田	10.99
豊田	10.56
豊田	10.37
豊田	10.21
豊田	9.92
豊田	9.88
豊田	9.82
豊田	9.80
豊田	9.41
豊田	9.20
豊田	9.03
豊田	8.92
豊田	8.78
豊田	8.75
豊田	8.60
豊田	8.16
豊田	8.12
豊田	8.11

名古屋市の詳細地図

出典：愛知県警資料 [愛知県自転車活用推進計画P23]

交差点では確実にSTOP!

SSS

愛知県警察 AICHI POLICE

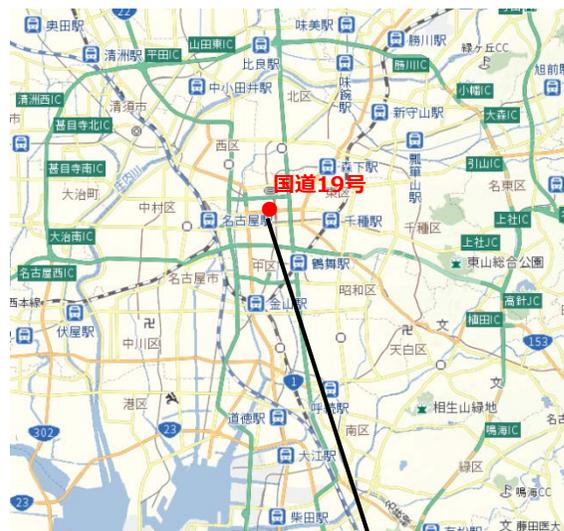
昨年の自転車事故死者のすべての方がヘルメットを着用せずに亡くなっています。自転車に乗る時は、万が一に備えてヘルメットを着用しましょう。

2. 名古屋市における自転車通行空間の現状

(1) 自転車交通量の変化

○自転車通行空間の整備済路線「国道19号」について、緊急事態宣言前と比較し、緊急事態宣言解除後の自転車交通量は解除直後と比べると多少の減少は見られるが、宣言前よりも増加傾向で推移している。

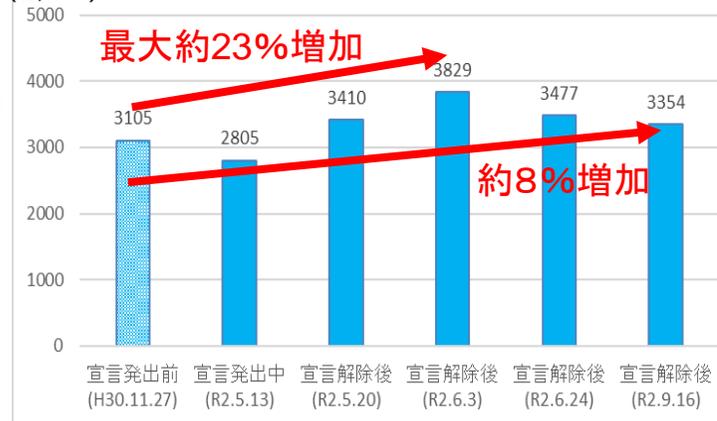
【観測地点】



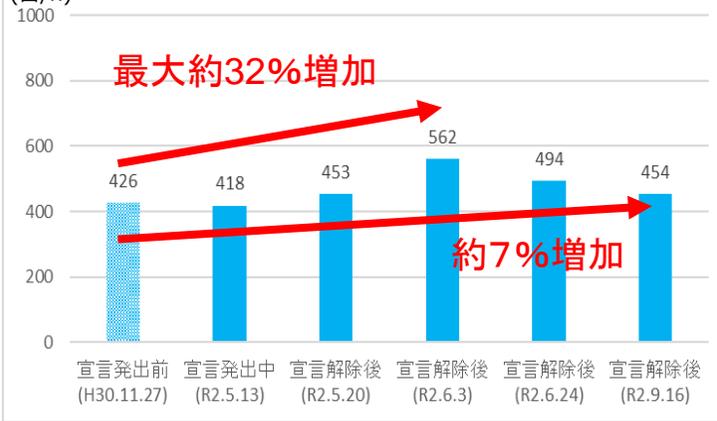
地図出典: (c)NTT空間情報

<国道19号 桜通久屋西付近 自転車交通量>

12時間 (7:00~19:00) 合計
(台/12h)



8時台
(台/h)



地図出典: (c)NTT空間情報



写真①



写真②

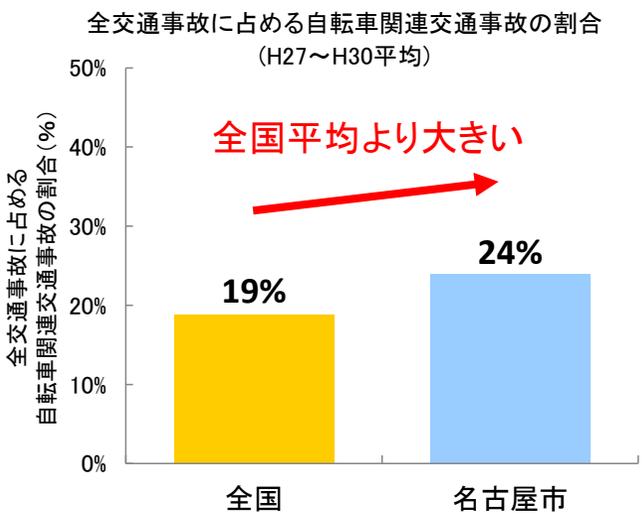
出典: 名古屋国道事務所による断面交通量調査
 宣言発出前 (H30.11.27) 宣言発出中 (R2.5.13)
 宣言解除後 (R2.5.20, R2.6.3, R2.6.24, R2.9.16)

2. 名古屋市における自転車通行空間の現状

(2) 自転車に関する交通事故発生状況

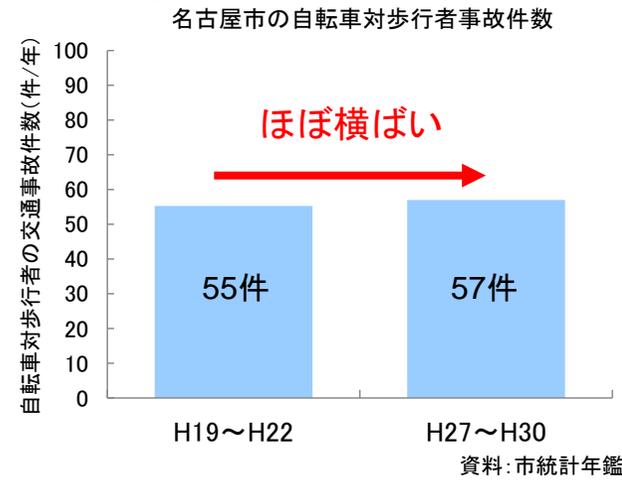
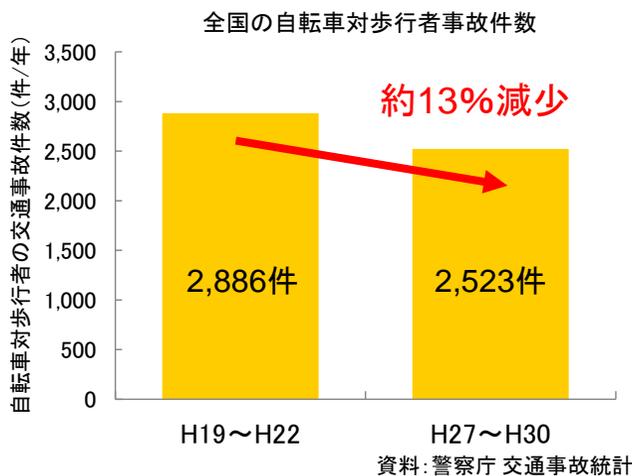
○名古屋市内のH27～H30の全交通事故に占める自転車関連交通事故の割合は、約24%と全国平均の約19%と比較して、大きい。
 ○自転車×歩行者の事故件数は、H19～H22とH27～H30を比べ全国が減少傾向であるのに対し、名古屋市内では、ほぼ横ばい。
 ○自転車×車両の事故件数も、H19～H22とH27～H30を比べ全国よりも名古屋市内は減少率が少ない。

【自転車関連交通事故の割合】

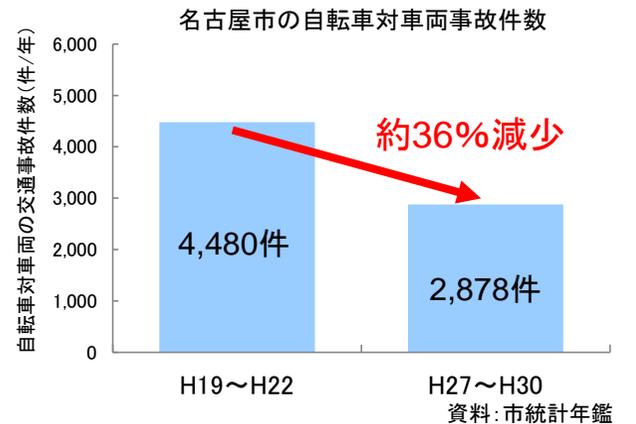
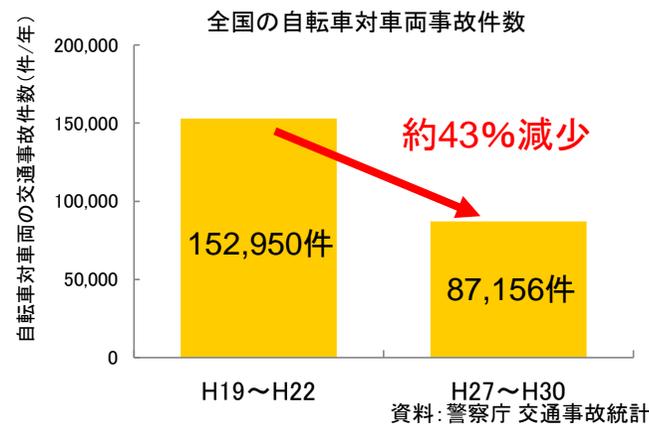


※自転車関連交通事故：自転車が第1当事者又は第2当事者となった事故
 資料：警察庁 交通事故統計 (全国)
 市統計年鑑 (名古屋市)

【自転車×歩行者の事故件数】



【自転車×車両の事故件数】



2. 名古屋市における自転車通行空間の現状

(3) 名古屋市の自転車ネットワーク整備状況

○名古屋市内の自転車通行空間整備済み延長は約118.2kmであり、そのうち歩道内での自転車通行空間が約108.9km（約92%）である。これは、1960年代以降、歩道を活用して自転車と歩行者の分離を進めてきたためである。しかし、平成24年度に「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、自転車の車道走行を推進することとした。

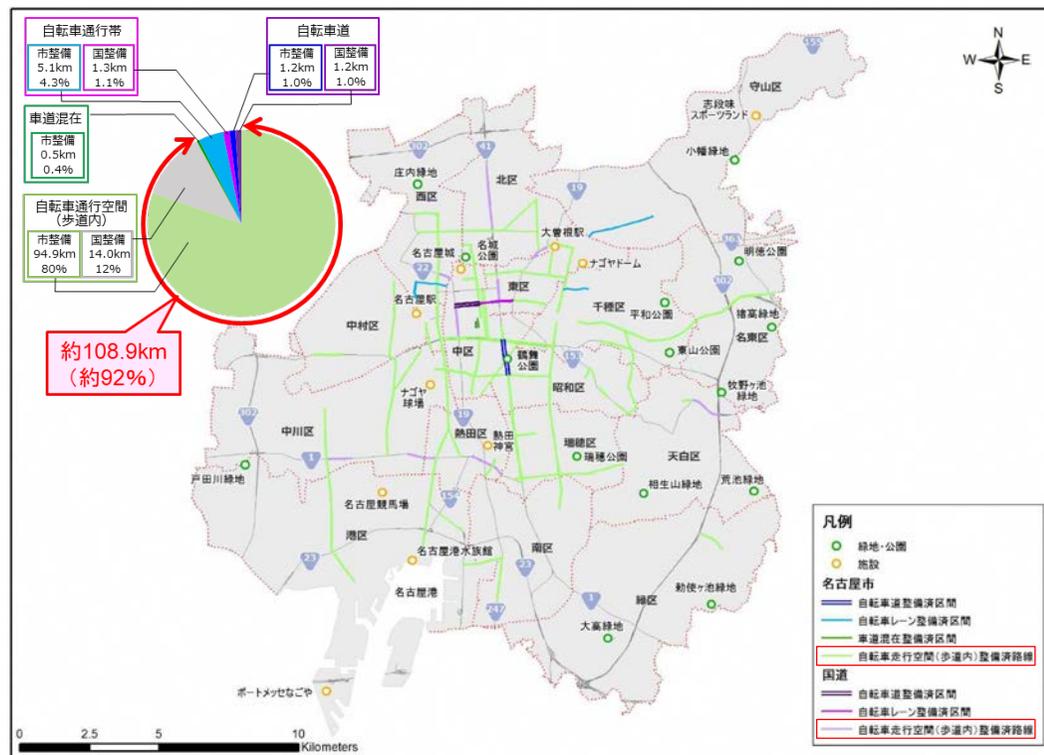
○今後は、自転車は車道走行の原則に則り、車道での整備を推進する必要がある。

○検討対象エリア（名古屋市内全域）



地図出典：(C)NTT空間情報

○名古屋市内の自転車ネットワーク整備状況



出典：名古屋市自転車利用環境整備方針（仮称）～走る編～（素案）（令和2年10月時点）

3. 名古屋市における自転車通行空間整備の基本方針

(1) 名古屋市における自転車通行空間整備の整備方針

○名古屋市内の自転車通行空間整備であるため、「名古屋市自転車利用環境整備方針（仮称）～走る編～（素案）（令和2年10月時点）を踏まえるものとする。

<名古屋市自転車利用環境整備方針（仮称）～走る編～（素案）（令和2年10月時点）>

○目標

・すべての道路利用者にとって、安全で使いやすい道路空間を実現します。

○基本方針

方針① 道路特性や道路状況を考慮した安全な自転車通行空間を整備します。

方針② 適切な自転車走行方法の習慣づけを促進する路面表示などの整備を行います。

方針③ 「優先エリア」を設定し、面的な整備を行います。

方針④ 直轄国道と連携した広域なネットワークを形成します。

3. 名古屋市における自転車通行空間整備の基本方針

(2) 名古屋市における自転車通行空間整備の整備優先エリアについて

○「名古屋市自転車利用環境整備方針（仮称）～走る編～（素案）（令和2年10月時点）」では、優先エリアが設定されている。

