資料5

自転車通行空間整備箇所の追加選定について

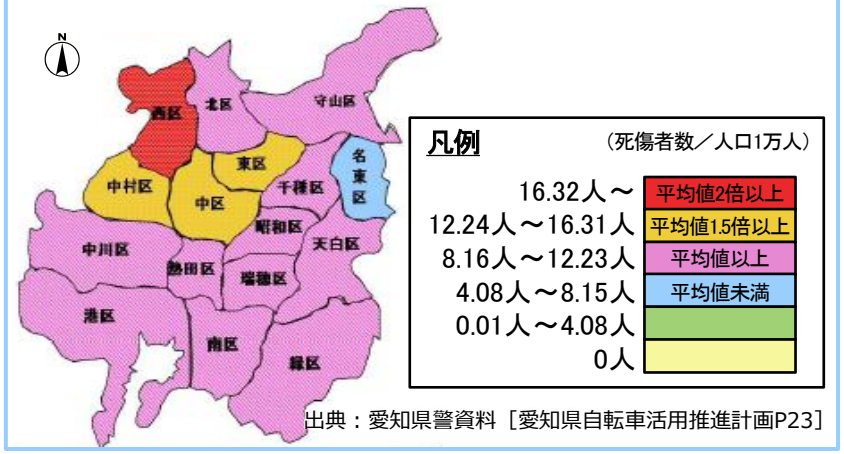
1. 現計画の背景

国土交通省

・国道302号内側直轄国道自転車ネットワーク計画、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）の優先エリアや自転車乗用中の交通事故死傷者数、自転車の発生集中量を踏まえて、名古屋市内における自転車通行空間の整備計画を策定（令和2年10月）。

当面の整備箇所の選定要件

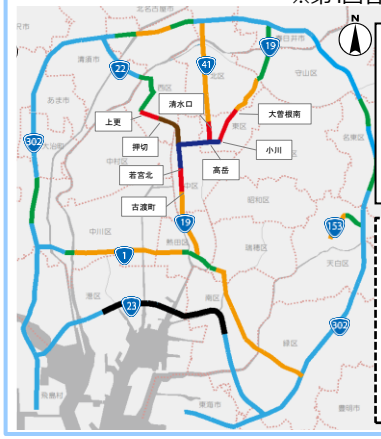
令和元年における自転車乗用中の交通事故死傷者数（背景）



出典：愛知県警資料［愛知県自転車活用推進計画P23］

国道302号内側直轄国道自転車ネットワーク計画の整備優先度

※第4回名古屋国道管内自転車安全利用協議会(平成30年3月)で提示



国道302号内側直轄国道ﾈｯﾄﾜｰｸ計画の整備優先度

【整備優先度】

- ：優先度A
- ：優先度B
- ：優先度C
- ：優先度D

高い ▲ ▼ 低い

- ：検討対象外(高架区間)
- ：既整備区間
- ：調整中区間(H30年度以降整備予定)

前回協議会での整備優先度の考え方(H30.3)

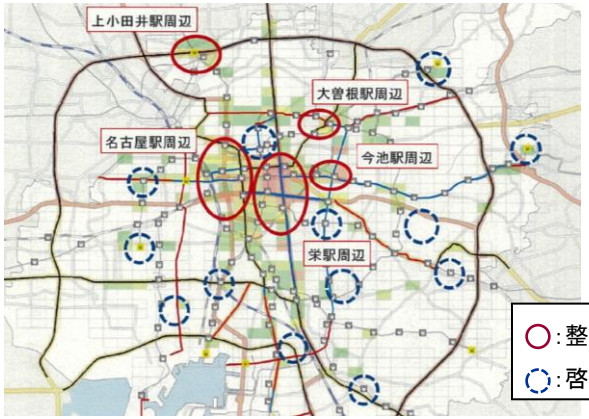
以下の3つの視点ごとに評価指標を設定し、多くの指標に該当するほど優先度が高くなるよう設定。

■安全性の視点：「自転車事故率」「自転車×歩行者事故率」「通学路指定状況」

■自転車利用者の需要の視点：「自転車交通量」「自転車利用状況」「沿線施設配置状況」

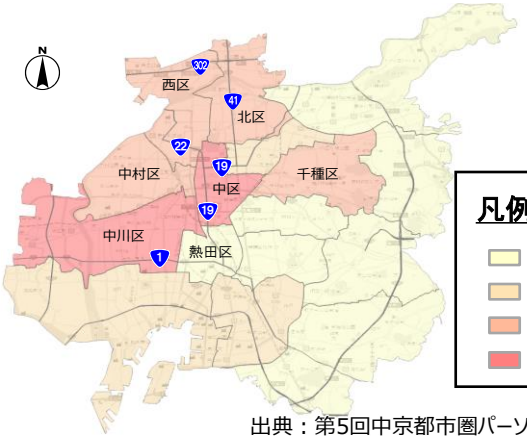
■既整備区間との連続性の視点：「既存整備区間との隣接区間」

名古屋市自転車利用環境整備方針（仮称）~走る編~(素案)の優先エリア



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)

自転車の発生集中量(目的：出勤･登校)



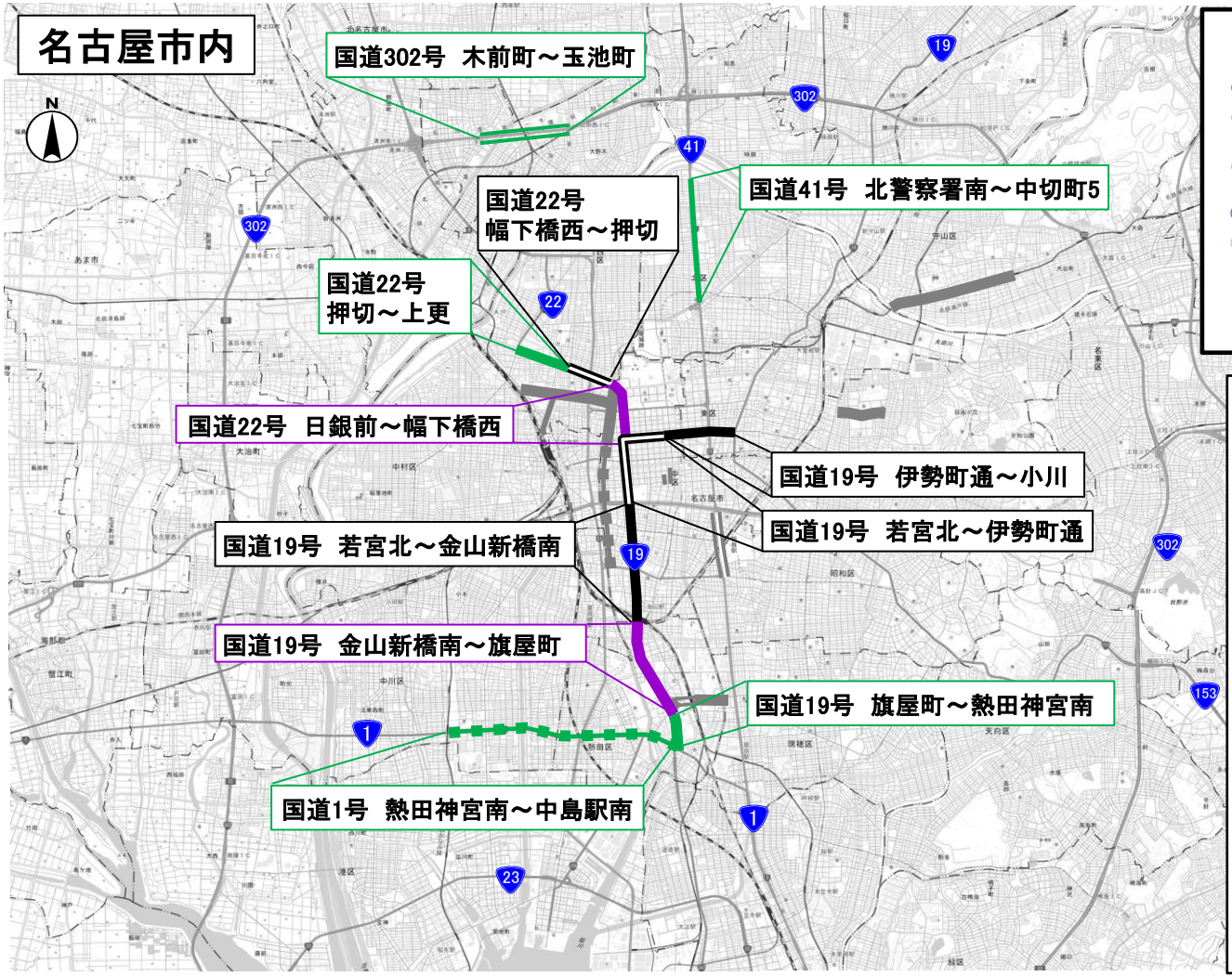
出典：第5回中京都市圏パーソントリップ調査（平成23年調査）

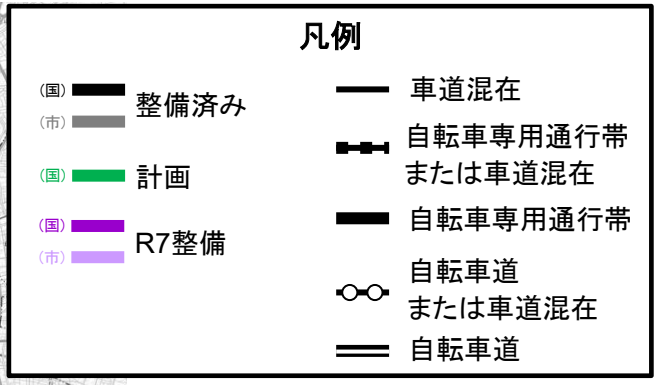
当面の名古屋市内における自転車通行空間の整備計画を策定（令和2年10月）

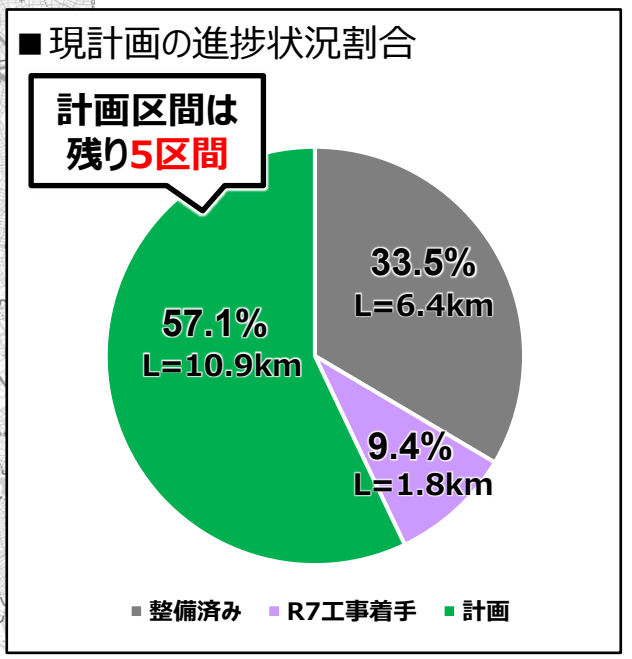
2. 現計画の内容と進捗状況

国土交通省

・国管理国道は、国道22号、国道19号の一部区間で整備完了。市管理道路は、全ての計画区間で整備完了。
・令和7年度は、国道19号 旗屋町～金山新橋南及び国道22号 日銀前～幅下橋西区間において工事着手予定。
・整備の進捗状況を踏まえて、直轄国道ネットワークへの追加路線の選定方針を検討。







3. 追加路線の選定方針

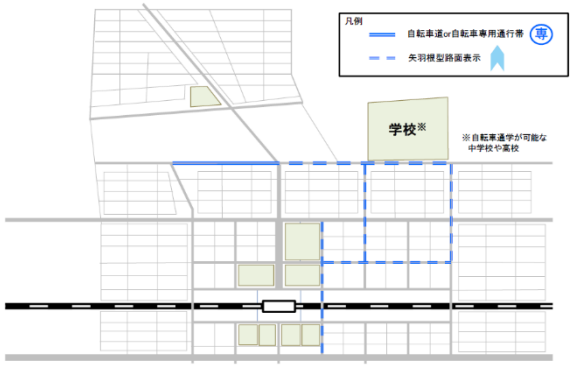
国土交通省

・追加路線の選定は、①名古屋市内の自転車利用実態による選定及び②「安全で快適な自転車利用空間創出ガイドライン」の整備優先度方針による選定の2つの方針を検討。
・①では、名古屋市内の直轄国道における自転車利用状況や自転車事故の発生状況より、②では現況の自転車通行空間からのひろがりや道路空間の再編を伴う他事業との同時整備の視点より、優先して整備すべき追加区間を選定。

選定方針①　名古屋市内の自転車利用実態による選定

直轄国道における
自転車事故の発生状況

直轄国道における
自転車の利用状況



初期段階
特に自転車利用の多い施設間を結ぶ区間や自転車関連事故が多い区間において、完成形態で整備が可能なところは完成形態で、それが困難なところも暫定形態で整備を進め、面的な自転車ネットワークを構築する。

安全で快適な自転車利用空間創出ガイドライン　抜粋

選定方針②　「安全で快適な自転車利用空間創出ガイドライン」の整備優先度決定方針による選定

現況の自転車通行空間からの
ひろがり

道路空間の再編を伴う
他事業との同時整備

1）整備優先度の検討

自転車ネットワークの整備効果を早期に発現させるため、整備の容易さばかりを優先するのではなく、安全性、快適性の向上や計画目標の達成の観点から、その緊急度に応じて、自転車ネットワーク路線における整備優先度を検討するものとする。図Ⅰ－4に示すように、自転車の利用の広がりや基幹となるルートを踏まえて、整備優先度を検討することが考えられる。その際、無電柱化やバリアフリー化、道路の拡幅、地下鉄工事など道路空間の再編を伴う他の事業とは、スケジュールを互いに調整した上で同時整備を行うことを検討することも必要である。

安全で快適な自転車利用空間創出ガイドライン　抜粋

3. 追加路線の選定方針

・選定方針①では、区別や路線別の自転車事故発生状況や、各種データを活用した自転車の利用状況やシェアサイクルポートの設置状況から路線を選定。
・選定方針②では、現況の名古屋市ネットワーク計画におけるミッシングリンクや電線共同溝・歩道整備等の工事との同時整備の視点より路線を選定。

選定方針①　名古屋市内の自転車利用実態による選定

方針	視点
自転車事故の発生状況	視点①：区別の自転車事故発生状況
	視点②：路線別の自転車事故発生状況
自転車の利用状況	視点①：パーソントリップ調査データを活用した自転車の利用状況分析
	視点②：人流データを活用した自転車交通需要
	視点③：経路分析によるネットワークの連続性の評価
	視点④：シェアサイクルポートの密度に着目したシェアサイクルの普及状況

選定方針②　「安全で快適な自転車利用空間創出ガイドライン」の整備優先度決定方針による選定

方針	視点
現況の自転車通行空間からのひろがり	名古屋市ネットワーク計画との接続
道路空間の再編を伴う他事業との同時整備	電線共同溝工事や歩道整備等の道路空間の再編工事との同時整備

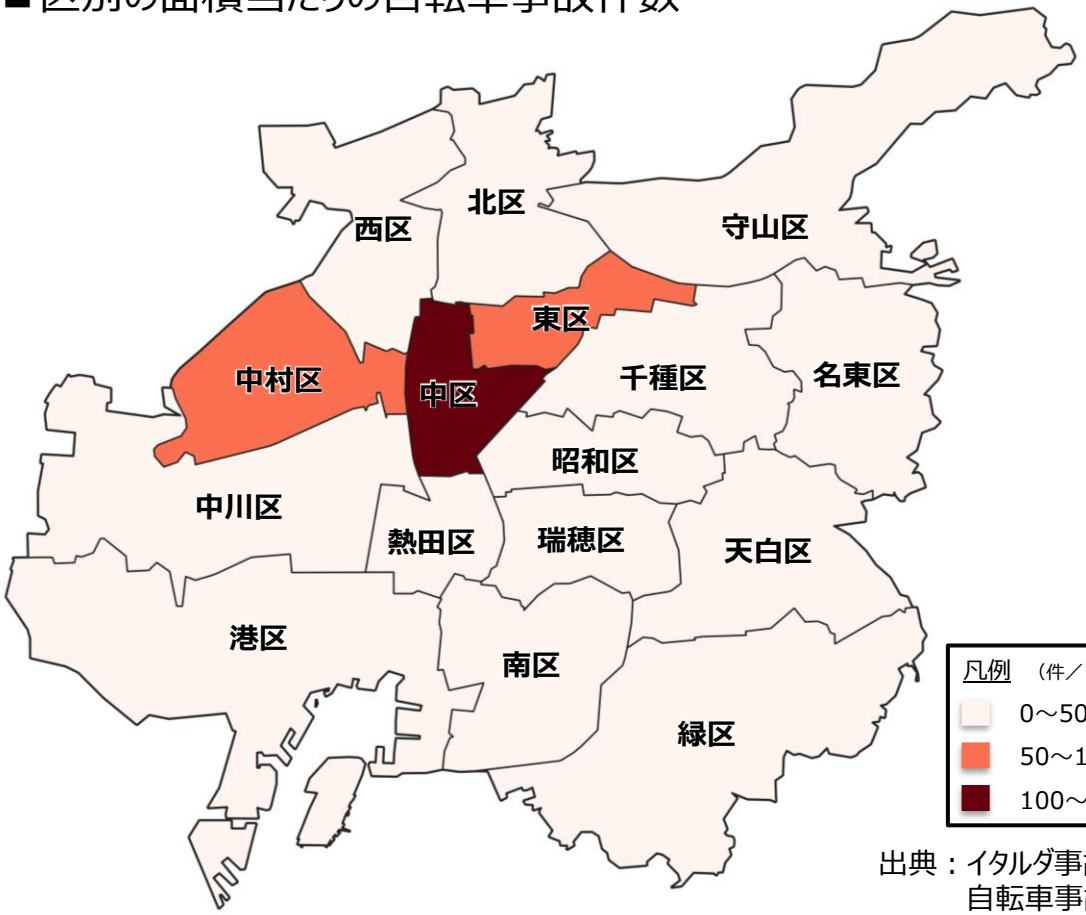
4. 自転車事故の発生状況による選定

国土交通省

視点①：区別の自転車事故発生状況

・名古屋市内の区における面積当たりの事故件数（直近4年間）を比較。
・区別の面積当たりの自転車事故件数を踏まえ、優先整備区間を検討。

■区別の面積当たりの自転車事故件数



出典：イタルダ事故データ
自転車事故（R2～R5）

区名	面積あたりの事故件数（件／（4年･km²））
千種区	33.9
東区	60.8
北区	29.2
西区	30.7
中村区	54.0
中区	110.6
昭和区	34.8
瑞穂区	28.9
熱田区	26.5
中川区	28.8
港区	13.1
南区	27.1
守山区	17.4
緑区	21.4
名東区	15.8
天白区	27.2

選定条件　**面積当たりの事故件数が多い区内を通過する直轄国道区間**

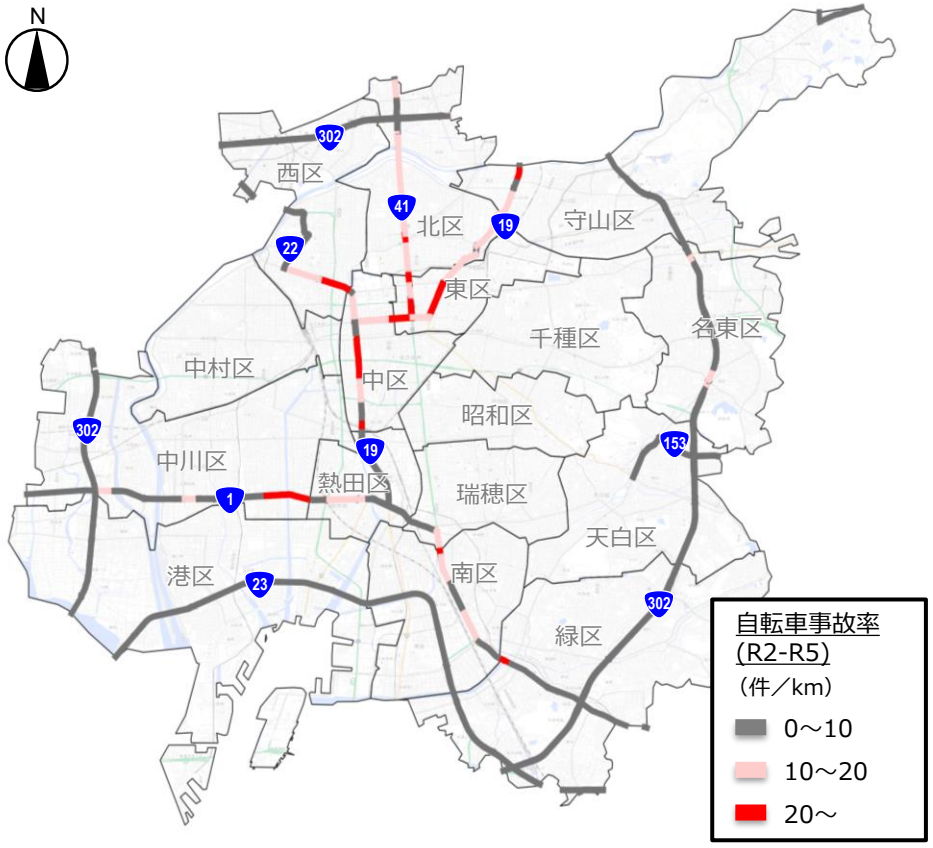
4. 自転車事故の発生状況による選定

国土交通省

視点②：路線別の自転車事故発生状況

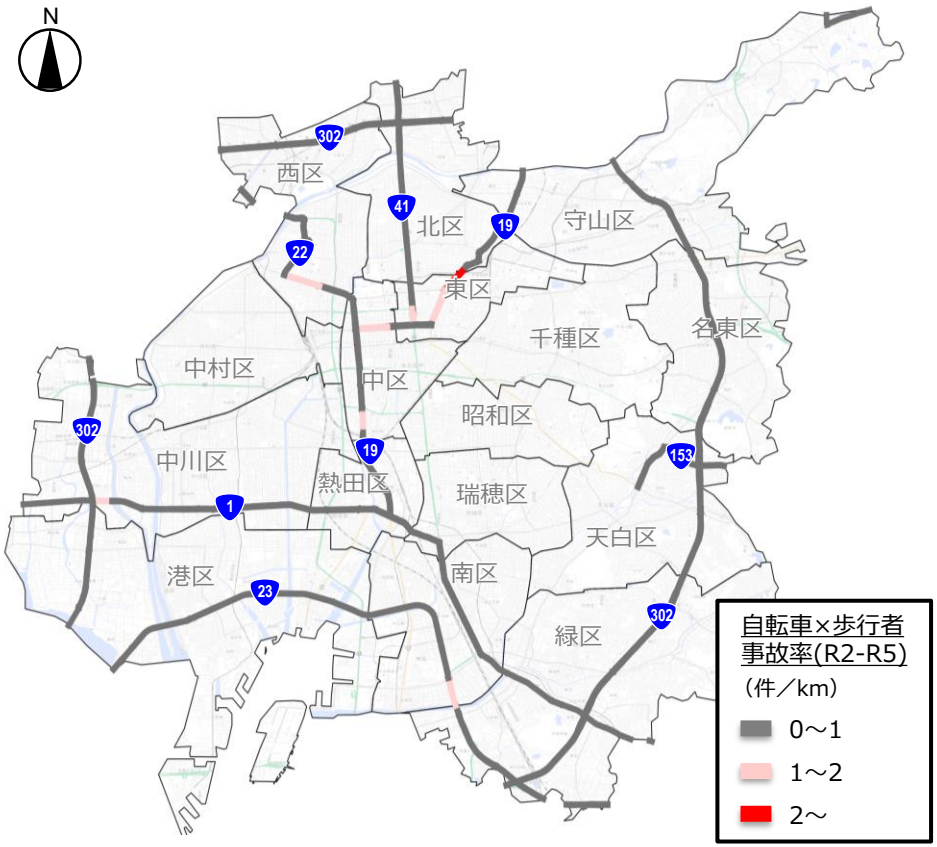
・名古屋国道事務所が管理する国道の自転車事故率（件／km）を分析。
・路線別の自転車事故率を踏まえ、優先整備区間を検討。

■自転車事故率の分析例



出典：イタルダ事故データ（R2～R5）

■自転車×歩行者事故率の分析例



出典：イタルダ事故データ（R2～R5）

選定条件　**自転車事故率の高い直轄国道区間**

5. 自転車利用状況による選定

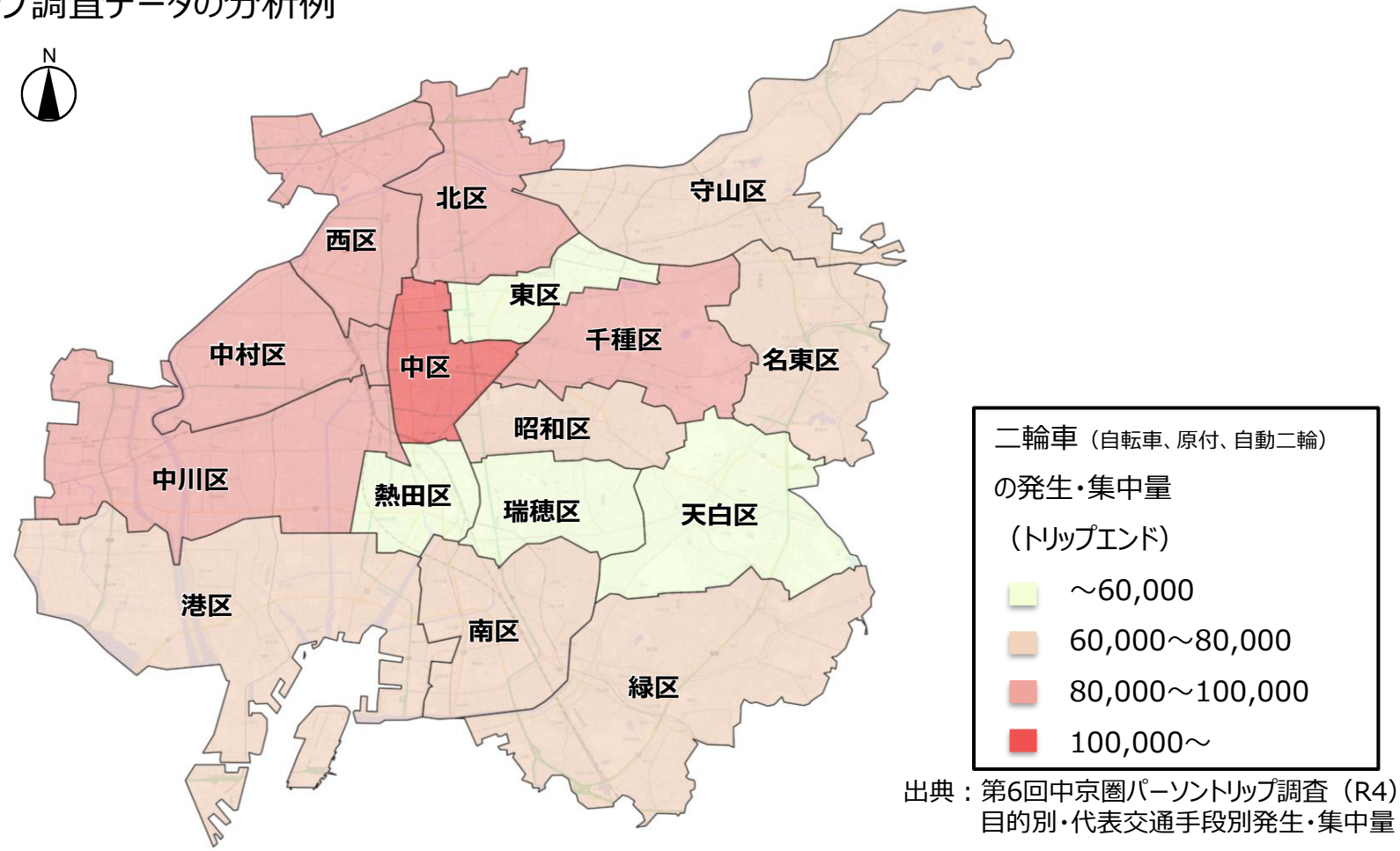
国土交通省

視点①：パーソントリップ調査データを活用した自転車の利用状況分析

・パーソントリップ調査データを活用して、自転車利用者の発生・集中量を分析。
・自転車利用者の発生・集中量を踏まえ、優先整備区間を検討。

※自転車の発生集中量データによる再集計実施予定

■パーソントリップ調査データの分析例



出典：第6回中京圏パーソントリップ調査（R4）
目的別・代表交通手段別発生・集中量

選定条件　**自転車の発生・集中量が多い区内を通過する直轄国道区間**

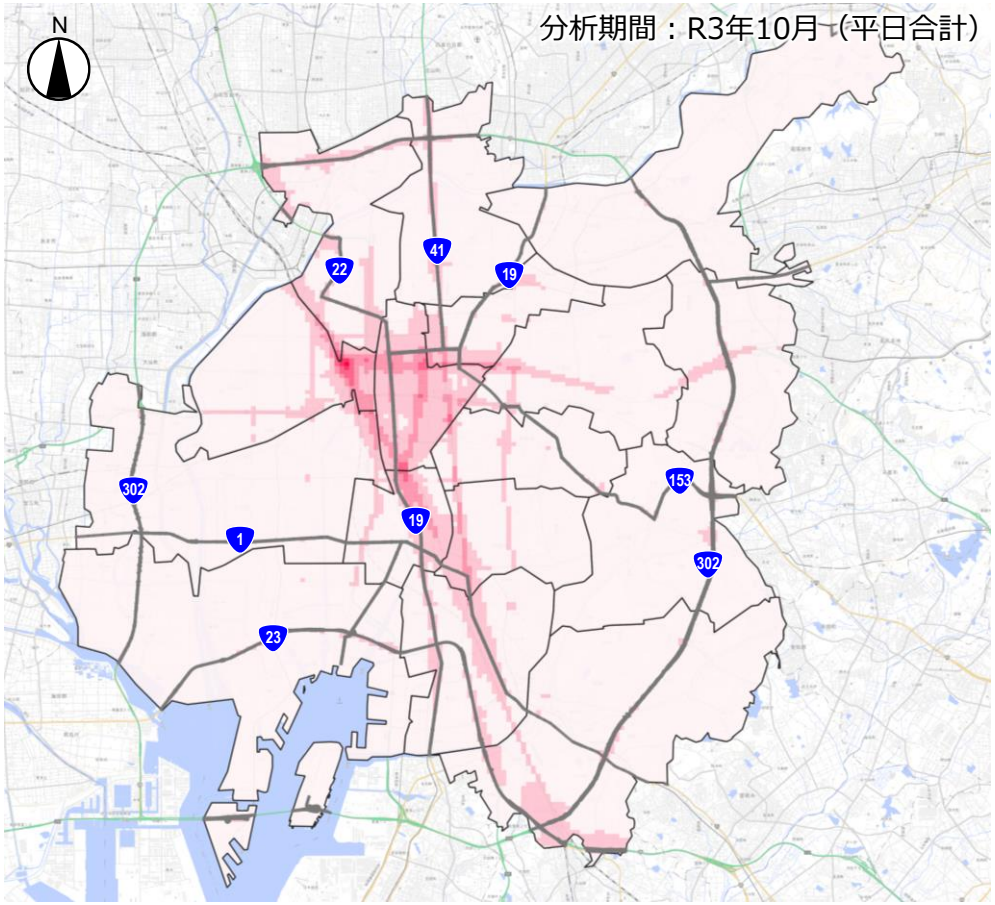
5. 自転車利用状況による選定

国土交通省

視点②：人流データを活用した自転車交通需要

・人流データを活用して、自転車利用者（サイクリスト）のトリップ数等、交通需要を分析。
・交通需要等を踏まえ、優先整備区間を検討。

■メッシュ別の自転車利用状況分析例



UU数(拡大)メッシュ
- 0-500,000
- 500,000-1,000,000
- 1,000,000- 1,500,000
- 1,500,000- 2,000,000
- 2,000,000- 2,500,000
- 2,500,000- 3,000,000

UU数(拡大)：ユニークユーザ数（平日合計）を全人口に拡大推計した値

出典：「混雑統計®」©ZENRIN DataComCO., LTD.

選定条件　**自転車交通量が多い直轄国道区間**

5. 自転車利用状況による選定

国土交通省

視点③：経路分析によるネットワークの連続性の評価

・経路分析により、設定した断面及びその周辺の自転車の交通流（流入出経路）を分析。
・ネットワークの連続性を踏まえ、優先整備区間を検討。

■自転車交通流の分析例

凡例　主な流動　対象断面　流入　流出

※数字　：対象断面の通過回数を100とした時の通過回数割合
※データ：株式会社ナビタイムジャパン「自転車プロファイラー」を利用
※期間　：2022.1.1～2022.12.31

選定条件　**自転車利用者に選択される経路に該当する直轄国道区間**

5. 自転車利用状況による選定

国土交通省

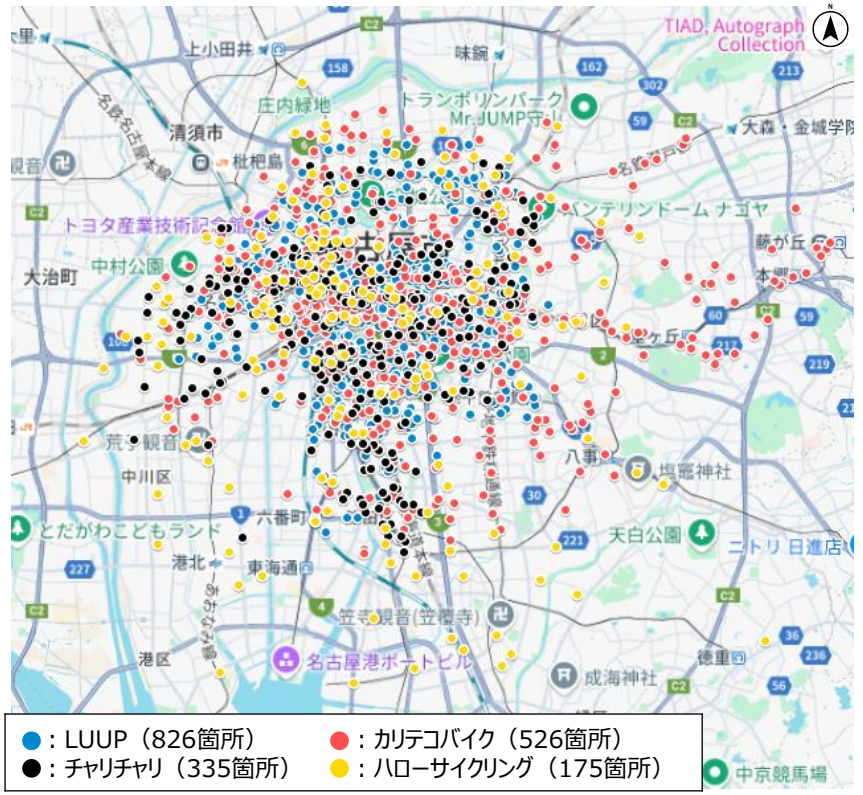
視点④：シェアサイクルポートの密度に着目したシェアサイクルの普及状況

・名古屋市内の主なシェアサイクルである「LUUP」「カリテコバイク」「チャリチャリ」「ハローサイクリング」のポート設置状況を分析。
・シェアサイクルポートの設置密度を踏まえ、優先整備区間を検討。

■シェアサイクル別のポート設置状況

LUUP	カリテコバイク
運営会社　：株式会社Luup 展開エリア　：全国主要都市に展開 愛知県内は名古屋市のみ ポート数※1　：826箇所 料金(税込)　：ライド基本料金50円+ 時間料金15円/分 取得データ※2：走行ルート 出典：公式HP　https://luup.sc/	運営会社　：名鉄協商株式会社 展開エリア　：名古屋市内のみ ポート数※1　：526箇所 料金(税込)：最初の30分 165円/回 取得データ※2：3分毎のマップ上の位置 出典：公式HP　https://www.cariteco-bike.com/
チャリチャリ	**ハローサイクリング**
運営会社　：チャリチャリ株式会社 展開エリア　：全国主要都市に展開 愛知県内は名古屋市のみ ポート数※1　：335箇所 料金(税込)　：ベーシック　7円/分 電動アシスト 17円/分 取得データ※2：走行ログ（GPSデータ） 出典：公式HP https://charichari.bike/	運営会社　：OpenStreet株式会社 展開エリア　：全国主要都市に展開 愛知県内は名古屋市、豊橋市、 安城市等に展開 ポート数※1　：175箇所(名古屋市内) 料金(税込)　：最初の30分 200円/回 取得データ※2：走行データ 出典：公式HP　https://www.hellocycling

シェアサイクルマップ



出典：名古屋市作成のシェアサイクルマップ（令和7年6月末時点）を加工

※1　ポート数は名古屋市が作成したシェアサイクルマップ(令和7年6月末時点)に記載の箇所数
※2　取得データは研究での活用事例等を参考に整理

選定条件　**シェアサイクルポートの設置箇所が多いエリア内にある直轄国道区間**

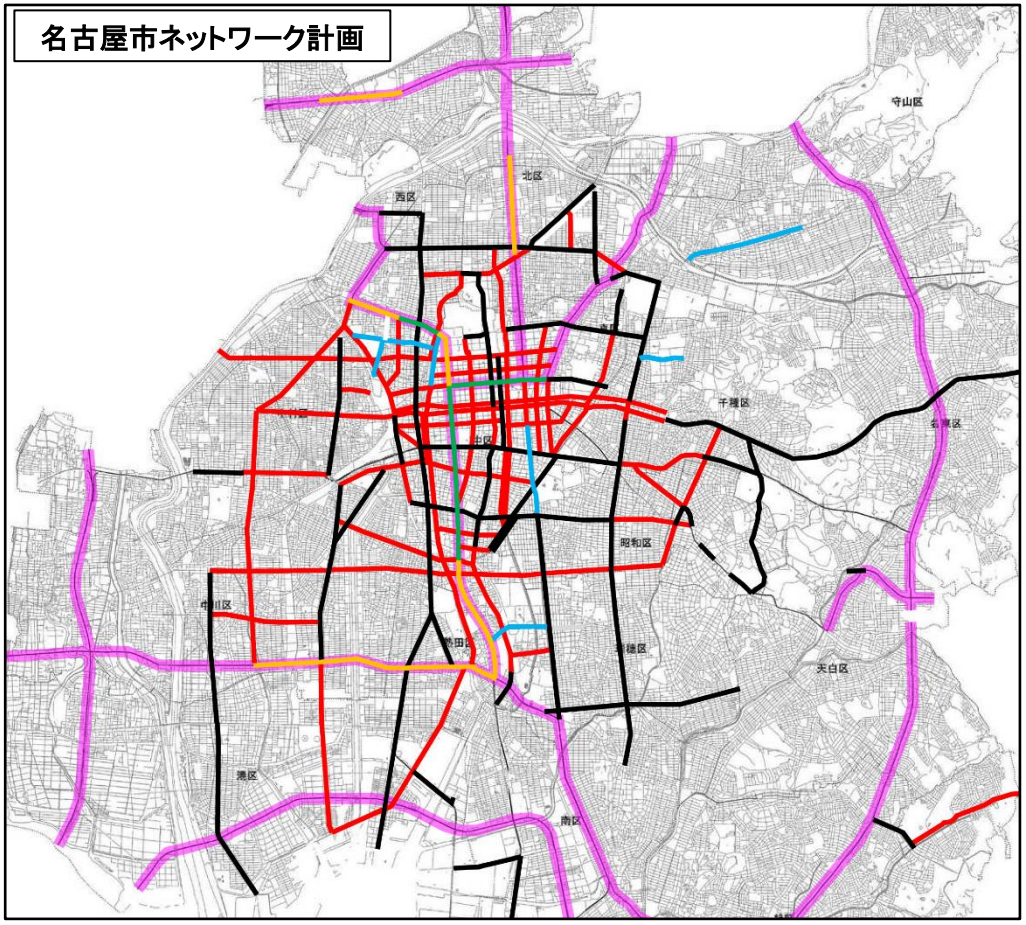
6. 基幹ルートのひろがりを踏まえた選定

国土交通省

視点：名古屋市ネットワーク計画との接続

・既存のネットワーク計画からのひろがりを考慮するため、名古屋市ネットワークと直轄国道の接続状況を整理。
・名古屋市の自転車ネットワークに残存するミッシングリンクを踏まえ、優先整備区間を検討。

■名古屋市ネットワーク計画との接続状況



凡例

■名古屋市ネットワーク計画

【市管理道路】

：整備予定路線（車道走行を促す整備）

：整備済み路線（車道走行を促す整備）

：整備済み路線（歩道内の通行位置を示す整備）

【直轄国道】

：整備予定路線（車道走行を促す整備）

：整備済み路線（車道走行を促す整備）

■道路種別

：直轄国道

選定条件　名古屋市ネットワークのミッシングリンクに該当する直轄国道区間

7. 道路空間再編を伴う他事業との同時整備を見据えた選定

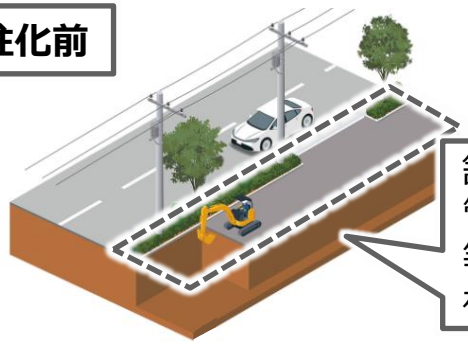
国土交通省

視点：電線共同溝工事や歩道整備等の空間再編工事との同時整備

・道路空間再編を伴う工事として、電線共同溝工事や歩道整備等が挙げられる。
・直轄国道の電線共同溝工事や歩道整備等の工事の実施状況を踏まえ、優先整備区間を検討。

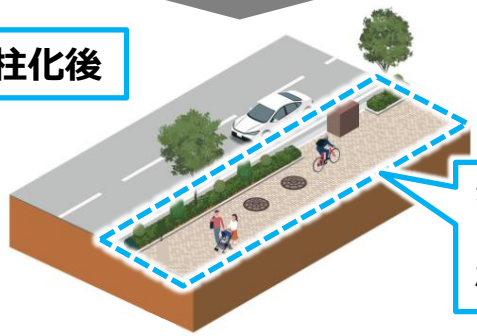
■電線共同溝工事

無電柱化前



舗装を撤去後、管路や引き込み管等を設置し、舗装を復旧

無電柱化後



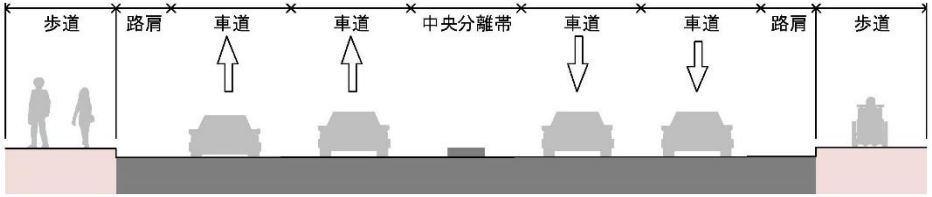
歩行空間が広がり、自転車通行空間も確保

出典：名古屋国道事務所HP「無電柱化の推進」

電線共同溝工事による歩道・自転車通行帯の整備

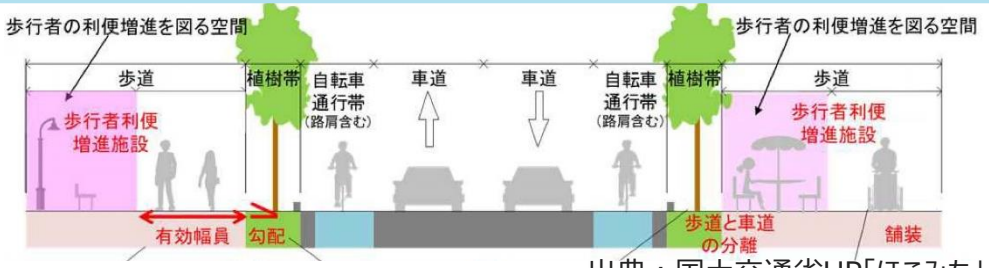
■歩道整備

【現況】



出典：国土交通省HP「ほこみち」

【整備後】



出典：国土交通省HP「ほこみち」

車線削減による歩道・自転車通行帯の整備

選定条件　**道路空間の再編を伴う工事が実施される直轄国道区間**