

名古屋市内における 喫煙所の整備について

たばこを取り巻く環境対策
喫煙所整備促進調査
—取組が顕在化した主要都市を対象として—



株式会社プランワークス 政策研究所 (PPI)
Planworks Policy Research Institute

調査プロジェクト概要

各都市における喫煙所の必要数を算定

改正健康増進法により屋内の受動喫煙対策が進む一方、喫煙行動が路上や公園など屋外へ移行し、ポイ捨て、火災リスクが新たな課題として顕在化している。

政令市等で路上喫煙禁止と喫煙所整備をセットで進める動きが広がる中、路上喫煙の禁止だけでは水面下の違反や治安悪化を招きうる懸念される。

そこでプランワークス政策研究所は、主要都市で喫煙所の必要数を定量的に算定し、マップで可視化した上で、自治体や事業者が分煙と防災・景観向上を両立させる具体策を検討できるよう、実証的データを提供する調査プロジェクトを立ち上げる。

顕在化した実態に関する調査を順次実施

大阪市内の喫煙環境調査では、人口動態をもとに、定数的に喫煙所の必要数を500mメッシュ単位、行政区単位で算定し、特に設置が必要な地域をマップで可視化した。

近年、路上喫煙やポイ捨て等、同様の課題に直面した自治体で取り組みが相次いで立ち上がりつつある現状を受け、**動きが顕在化している自治体を対象に、調査・提案を順次展開**するプロジェクトを開始。

自治体及び関係各所へ情報提供

本プロジェクトの調査報告書は、路上喫煙対策や分煙環境整備を検討・推進する際の参考として、自治体の担当部局（環境・健康・観光・まちづくり等）に加え、観光協会、商店街・繁華街の事業者団体など関係各所へ広く提供し、**地域ごとの議論や具体的施策の立案に役立ててもらうことを企図**している。

大阪市商連による喫煙所設置必要数調査

なお、2022年に、大阪市商店会総連盟から依頼を受け、喫煙所設置必要数調査を実施し、行政における取り組みを後押しするデータを公表している。（2025年は青山社中が実施）

大阪市では、路上喫煙禁止とあわせ、市内中心部で民間事業者による喫煙所整備への補助を行い、「喫煙環境の整備」を明示的な目的としている。

令和4年11月10日

大阪市内に必要な喫煙所数と設置不足が商店街におよぼす影響

試算結果

大阪市内において
必要喫煙所数は**367カ所**との試算

また、喫煙所の設置不足によって
大阪市内の商店街におよぼす**ビジネス上の悪影響は年間25億円**に達する試算

PlanWorks

路上喫煙全面禁止と喫煙所の設置について

松井一朗市長は2022年3月4日の大阪府中で、令和中に開業する大阪・関西万博を契機に、大阪府内全域で路上喫煙禁止とそれに伴う、喫煙所の設置について議論をはじめられている。

【前提】
本調査は喫煙所を喫煙者も非喫煙者も利用できる十分な喫煙所の喫煙者専用喫煙所と路上喫煙全面禁止車の両輪

商店街のお客様には喫煙者の方も非喫煙者の方も利用しやすいので、ぜひ両輪を揃えようとしてほしい物やお食事を楽しんでいただけるように、「分煙環境」の整備が重要である。

分煙環境の整備のためには、喫煙所の準備は不可欠である。喫煙所整備は「路上喫煙全面禁止」は家業の義務である。なお、喫煙所整備は喫煙者専用喫煙所と路上喫煙全面禁止の両輪を揃えることとなる。一定数の公共喫煙所の整備を期待している。

十分な数の喫煙所の設置を行わずに、路上喫煙全面禁止に踏み込むことは、結果的に喫煙者の不満や不安を招きかねない。また、喫煙所整備の準備が完了するまで、路上喫煙全面禁止による影響を軽減するための対策を講ずることが重要である。

このまま高層ビルでは禁煙所に喫煙所を設置して、定量的に喫煙所を確保するなど自治体も検討すべき。路上喫煙全面禁止にともなう、こうしたさまざまな喫煙所も確保する必要がある。

喫煙者の喫煙環境をさらに向上させる

喫煙所整備

喫煙所不足

海外 路上喫煙可

大阪 路上喫煙全面禁止

また、海外では屋内での喫煙環境を理念とした禁煙対策が先行しているが、**海外は差別化可能**である。自治体の分煙対策による喫煙環境の整備は、海外については喫煙路上喫煙全面禁止で実現されており、差別化点もなかったことなど、インバウンドの需要や売上を大きく拡大・両立両得を達成した自治体や事業者の事例を参考に、喫煙所整備や喫煙所マップが効果的と見られる。

※3 大阪府全域で路上喫煙禁止へ令和7年1月以降、万博開催（開催期間 2025年3月4日）
※4 試算は1日あたり1人1本、1人1本100円を前提とした試算です。付随サービス（清掃サービス）は含まれていません。
※5 試算は喫煙者専用喫煙所を前提とした試算です。喫煙者専用喫煙所は喫煙者専用喫煙所と路上喫煙全面禁止の両輪を揃えることとなる。

喫煙所設置必要地域マップ（メッシュで表記）

（参考）区ごとの設置必要数

地区	東淀川区	北区	東淀川区	北区	東淀川区	北区
大阪府	5	9	12	44	15	14
大阪市	3	10	5	21	25	10
東淀川区	5	9	11	41	14	13

※1 本調査は喫煙者専用喫煙所を前提とした試算です。喫煙者専用喫煙所は喫煙者専用喫煙所と路上喫煙全面禁止の両輪を揃えることとなる。
※2 試算は1日あたり1人1本、1人1本100円を前提とした試算です。付随サービス（清掃サービス）は含まれていません。
※3 大阪府全域で路上喫煙禁止へ令和7年1月以降、万博開催（開催期間 2025年3月4日）
※4 試算は1日あたり1人1本、1人1本100円を前提とした試算です。付随サービス（清掃サービス）は含まれていません。
※5 試算は喫煙者専用喫煙所を前提とした試算です。喫煙者専用喫煙所は喫煙者専用喫煙所と路上喫煙全面禁止の両輪を揃えることとなる。

望まない受動喫煙防止を前提とした法整備

健康増進法による屋内空間での受動喫煙防止

2020年4月に改正健康増進法が全面施行され、飲食店やオフィスをはじめとする多数の者が利用する施設では、原則として屋内での喫煙が禁止されることとなった。

例外的に喫煙を認める場合でも、煙が他の利用者に漏れ出さない構造・換気設備を備えた喫煙専用室等の厳格な基準を満たした区画に限定され、従来のような「分煙席」や簡易な仕切りだけでは認められない仕組みに改められている。

しかし、この法制度は喫煙行為そのものを一律に禁じる「全面禁煙法」ではなく、**望まない受動喫煙から非喫煙者を守ることを最優先する**という考え方を採用している。

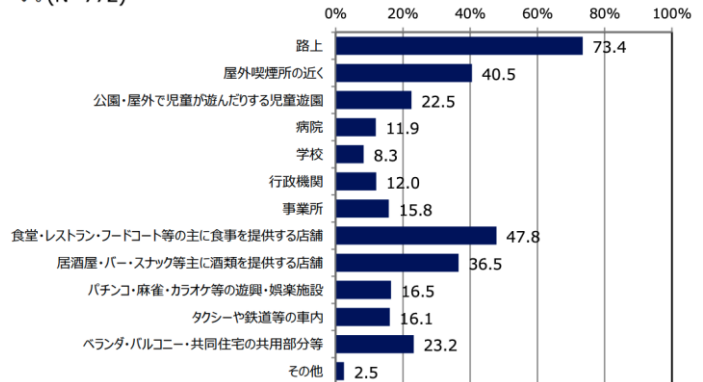
たばこの依存性や嗜好性、既存の喫煙人口の多さを踏まえ、水面下の違反行為や規制反発を招く可能性を踏まえると、**喫煙者と非喫煙者が共存するための現実的かつ実効性のある施策を検討すべき**と考える。

屋内対策の進展と屋外への喫煙場所移行

改正健康増進法により屋内施設での喫煙規制が急速に進展した結果、従来は分煙や喫煙可としていた店舗・事務所でも屋内禁煙への転換が一気に進み、受動喫煙にさらされる機会は屋内環境において減少した一方で、この規制強化により喫煙行動の主な舞台が屋外空間へと相対的にシフトしている。

国立がん研究センターによる意識調査では、**受動喫煙で「不快な思いをした場所」として屋内施設よりも「路上」の比率が約7割と最も高く、屋内対策の進展に伴う新たな課題が浮き彫りになっている。**

【非喫煙者】あなたが受動喫煙で不快な思いをした場所をすべてお答えください。(N=772)



出典：世界禁煙デー世論調査 2023

令和5年5月31日 国立研究開発法人 国立がん研究センター

路上喫煙の政策課題化



第一種施設では、周辺道路や駅前広場などで喫煙行為が集中するケースが報告されている。

従来は環境美化条例の対象とみなされていた路上喫煙が、現在では**受動喫煙対策の観点からも重要な政策課題として再定義**されつつある。

つまり、屋内規制による受動喫煙防止効果を実現するためには、**必然的に屋外空間における喫煙場所の配置計画と路上喫煙規制の在り方を統合的に検討する必要**が生じている。

屋外への喫煙場所移行と路上禁煙の広がり

大都市における路上喫煙禁止施策の展開

路上喫煙禁止をめぐるっては、東京や大阪をはじめとする**大都市圏で、環境美化の向上と受動喫煙に対応する条例ベースの取組が進展**している。

東京都では、千代田区が2002年に全国初の過料付き路上喫煙禁止条例を制定して以降、23区すべてが路上喫煙を規制する条例・要綱を整備した。駅周辺や繁華街に喫煙禁止区域を設定し、受動喫煙防止、やけどリスク軽減、吸い殻散乱防止を総合的に掲げている。

大阪市は2025年1月、路上喫煙禁止区域を市内全域へ拡大した。紙巻きたばこだけでなく加熱式たばこも規制対象とし、違反者には1,000円の過料を科す。

市内各所に喫煙所を整備・案内することで、喫煙を限定された空間に誘導しつつ、路上での受動喫煙を抑制する分煙型のまちづくりを進めているが、不足感は否めない。

全国政令指定都市への広がり

名古屋市、福岡市、札幌市などの政令指定都市も、**中心部の道路・公園に路上喫煙禁止区域を指定し、過料制度を導入**しており、こうした流れが今後更に拡大していく可能性をはらんでいる。



喫煙者への明確な代替行動案の提示が必要不可欠



路上喫煙を条例で禁止したとしても、現実には街区全体を完全禁煙とすることは難しく、一定数の喫煙者は必ず存在し続ける。

したがって、明確な代替行動案を示さないまま禁止区域だけを拡大すると、喫煙者は路地裏やエリア境界のすぐ外側といった、監視や清掃の手が届きにくい場所へと押し出されてしまう。

その結果、吸い殻のポイ捨てや火のついたたばこの不適切な処理が増え、**火災・ポヤの危険性、ならびに周辺住民が想定していなかった場所での受動喫煙がむしろ拡大するリスク**が高まる。

適切な数の喫煙所設置による分煙の推進を

こうした負の連鎖を避けるためには、禁止区域の設定と併せて周辺環境に配慮した喫煙所を整備し、喫煙者を適切な喫煙所へ誘導することが不可欠であり、そのことが結果として路上喫煙の抑制と都市空間全体の安全・快適性の向上につながる。

受動喫煙以外のリスクも軽減する喫煙所整備

防災・防犯の観点からの必要性

路上や植え込みへの吸い殻のポイ捨ては、受動喫煙だけでなく**火災リスク**という意味で看過できない問題をはらんでいる。

乾燥した季節には、まだ火の残った吸い殻が街路樹やゴミ箱、建物周辺の可燃物に燃え移り、ボヤや建物火災に発展した事例も各地で報告されている。

規制を強化した大阪市では、**2025年1月16日に商店街でポイ捨てによる火事が発生**している。

火の管理された喫煙所を集中的に整備することは、喫煙行為を安全な場所に集約し、**街全体の火災リスクを低減する「防災インフラ」**としての役割を果たす。

自治体としても、路上喫煙の取締りと同時に、消火器・耐火灰皿を備えた喫煙所を要所に設けることで、防災計画と一体となったたばこ対策を進めることができる。

さらに、割れ窓理論（小さな乱れの放置が悪化を招く）が示すように、たばこのポイ捨てを放置すると、「これくらいならいい」という空気が広がり、**治安悪化や重大な犯罪、モラル低下を招きかねない**。



観光・オーバーツーリズム対策の視点

インバウンド観光客の増加やオーバーツーリズムを踏まえると、吸い殻やゴミが目立つ景観は、受動喫煙防止や防災リスクだけでなく、都市のブランド価値そのものを損なうリスクとなる。

特に、屋外では喫煙可能・屋内では禁煙が一般的な海外からの来訪者にとって、日本の屋外で「どこで吸えるのか」「どこに捨てればよいのか」が分かりやすく示されているかどうかは、その都市への信頼感や再訪意向を左右する重要な要素である。

一定水準のトイレ・ゴミ箱・喫煙所を計画的に整備し、多言語**表示で案内することは、オーバーツーリズム対策であると同時に、「きれいで成熟した都市」というブランドを維持・強化するための基盤インフラ**であり、単に「マナーを守ってください」と呼びかけるだけでは得られない効果をもたらすと考えられる。

行政コストと住民負担の軽減

ポイ捨てを前提としたまま規制と清掃だけで対応しようとする、**パトロール・指導・清掃に多大な人的コストがかかり、自治体財政や事業者・住民の負担が増大**してしまう。

周辺環境の状況から、適切な場所に公共喫煙場所を整備し、そこに灰皿・ゴミ箱・掲示物を集約することで、清掃・監視の対象エリアを絞り込み、限られたリソースで高い効果を上げることが可能になる。

喫煙所の整備は、受動喫煙対策にとどまらず、**防災・景観・コストの各面からも合理的な投資であるという位置づけが重要**であり、その総合効果を可視化しながら、関係者の合意形成を進めていくことが求められる。

地域住民の自助に頼るのではなく、行政が責任を負うべきと考える。

<参考外部調査> 非喫煙者も望む喫煙所設置

出典：2025.09.11 ネットエイジア株式会社調べ

「喫煙スペースは必要だと思う」非喫煙者の67%

非喫煙者（500名）に、喫煙スペースに対する意識について質問した。

まず、喫煙スペースは必要だと思うか、不要だと思うか聞いたところ、『必要だと思う（計）』は66.8%、『不要だと思う（計）』は33.2%となった。

◆喫煙スペースに対する意識【単一回答形式】

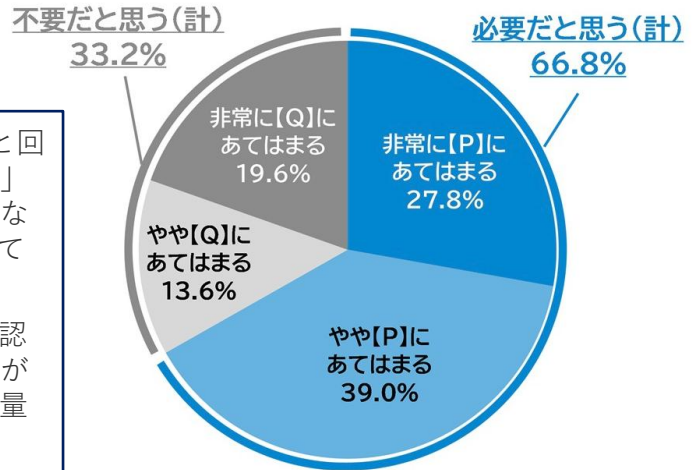
喫煙スペースは…
【P】必要だと思う 【Q】不要だと思う

対象：非喫煙者【n=500】

所感

非喫煙者の約7割が喫煙スペースが「必要」と回答した事実は、「喫煙所＝喫煙者のための設備」という理解を超え、路上喫煙やポイ捨て、望まない受動喫煙を減らすための社会的インフラとして受け止められていることを示している。

喫煙所設置調査を進めるうえでも、禁煙か容認かの二項対立ではなく、秩序ある喫煙環境整備が非喫煙者にとっても利益となるという点を、定量データで裏づける重要な示唆といえる。

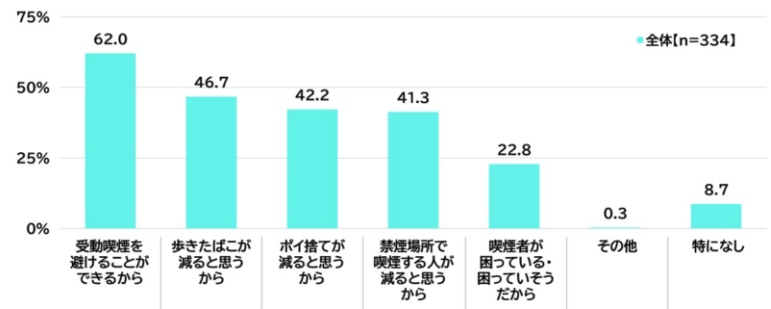


理由は「受動喫煙を避けることができるから」（62.0%）

喫煙スペースが必要だと思う人（334名）に、そのように思う理由を聞いたところ、「受動喫煙を避けることができるから」（62.0%）が最も高くなり、「歩きたばこが減ると思うから」（46.7%）、「ポイ捨てが減ると思うから」（42.2%）、「禁煙場所で喫煙する人が減ると思うから」（41.3%）、「喫煙者が困っている・困っていそうだから」（22.8%）が続いた。

◆喫煙スペースが必要だと思う理由【複数回答形式】

対象：非喫煙者で、喫煙スペースが必要だと思う人



所感

非喫煙者の多くが喫煙スペースを「自分を守る装置」として評価している点が、極めて重要だと思われる。

受動喫煙回避に加え、歩きたばこやポイ捨て、禁煙場所での違反喫煙の減少といった、まちの安全・マナー向上効果への期待が幅広く示されていることから、喫煙所整備は喫煙者の利便だけでなく、非喫煙者や地域社会にとってもプラスの施策として受け止められていると整理できる。

調査タイトル：「喫煙・喫煙スペース」「たばこ税」に関する意識・実態調査2025
調査対象：ネットエイジアリサーチのモニター会員を母集団とする20歳～69歳の男女
調査期間：2025年8月1日～8月4日
調査方法：インターネット調査
調査地域：全国
有効回答数：1,000名（喫煙者500名・非喫煙者500名）

名古屋市における喫煙ルールと環境整備の状況

市独自条例に基づく路上喫煙対策の推進

名古屋市は、「**安心・安全で快適なまちづくりなごや条例**」（以下「**安心・安全・快適条例**」）に基づき、路上喫煙の抑制と環境美化の一体的な推進を図っている。

同条例では、市内の公共の場所における路上喫煙・ポイ捨て行為を禁止し、特に人通りが多く火傷やポイ捨て・火災リスクが大きい区域を「**路上禁煙地区**」として**指定し、集中的な対策を実施**している。

また路上禁煙地区以外についても、**全ての市民が公共の場所において歩行中・自転車乗車中の喫煙をしないよう努める義務**を定め、吸い殻入れの携帯も規定している。



改正健康増進法と市施設における屋内禁煙の徹底



2019年7月以降、改正健康増進法の施行により、病院・学校・行政機関の庁舎等では原則敷地内禁煙が義務化され、**名古屋市の公共施設においても屋内全面禁煙が定着**している。

さらに2020年4月には**飲食店やオフィス等の第二種施設においても原則屋内禁煙**となり、技術的基準を満たした喫煙専用室・加熱式たばこ専用喫煙室の設置が一定条件のもとで認められている。

名古屋市は**毎年「世界禁煙デー」に合わせて市役所等の特定屋外喫煙所を閉鎖**し、区役所・保健センター・地下鉄駅等にポスターを掲示するなど、広報啓発活動を積極的に展開している。

子どもを受動喫煙から守る条例による独自規制

名古屋市は、国の法制度を上回る独自規制として、「**名古屋市子どもを受動喫煙から守る条例**」を令和2年（2020年）4月1日に施行した。

同条例は、受動喫煙による健康影響から子どもを守ることを目的とし、**子どもが居る室内・車内・子どもの近くでの喫煙を控える義務**を市民・事業者に課している。

また同条例を根拠として、**屋外の分煙に関する対策を講ずること**とされており、後述の**分煙施設設置費用助成事業**の法的根拠ともなっている。

健康増進法が居住空間を規制対象外としていることを補完する形で、名古屋市独自の子ども保護の枠組みが機能している。



名古屋市における路上喫煙禁止地区の現状と課題

主要4地区の指定状況と過料制度の運用

名古屋市は安心・安全・快適条例第8条に基づき、**名古屋駅・栄・金山・藤が丘の4地区**を路上禁煙地区として指定している（平成17年3月17日告示）。

路上禁煙地区では**車道・歩道上のいかなる喫煙も禁止され、立ち止まっての喫煙や火のついたたばこを持つことも不可**とされている。

違反者に対しては**市職員が巡回指導を行い、2,000円の過料を科す制度**が平成18年7月より運用されている。

定点調査によれば、指定前（平成17年）の**路上喫煙率4.74%**が令和5年度には**0.01%まで大幅に低下し、ポイ捨て吸い殻数も553個から92個（約6分の1）に減少**しており、制度の一定の成果が確認されている。



禁止区域の周知・案内表示における課題



路上禁煙地区の指定範囲や境界については、看板・路上マーク・ラッピング等による周知が行われているものの、現地では「訪れてみて初めて路上禁煙地区であることを知った」という事例が確認されており、**区域への進入前の事前案内が不十分**な状況にある。

特に観光・ビジネスで市内を訪れる県外・海外からの来訪者にとって、禁煙区域であることを事前に認識する手段が限られており、違反の一因となっている。

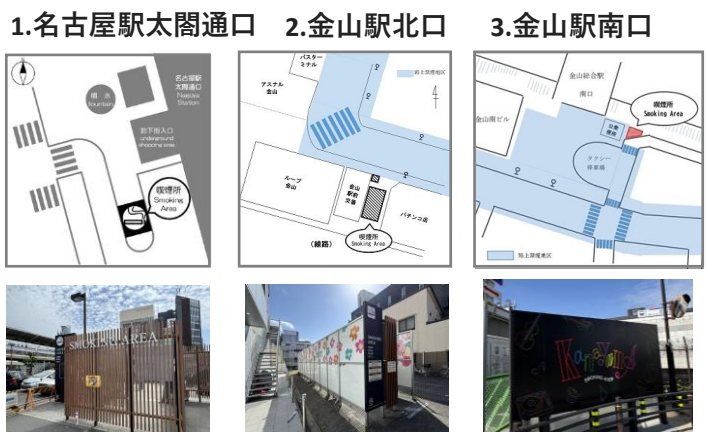
公園・多くの人を訪れる地域への禁煙地区拡大や、案内表示の拡充が、名古屋市議会議員等から提起されており、周知体制の強化が重要な課題として認識されている。

禁煙区域には喫煙所整備をセットで推進

現行の路上禁煙地区は市内の4エリアに限定されており、**大規模集客施設が立地する地域や新たな来訪者集中エリアへの対応が課題**となっている。

名古屋駅太閤通口、金山駅北口、金山駅南口には市設置の屋外喫煙所が3か所設けられているが、禁煙地区の範囲に見合った喫煙所の絶対量は十分とは言えない状況にある。

禁煙区域の設定と喫煙所整備は表裏一体の課題であり、一方のみを先行させることなく、バランスある推進が名古屋市に求められている。



名古屋市でのヒアリング結果

名古屋駅周辺、路上禁煙地区隣接地でポイ捨て多数

名古屋駅周辺では、路上禁煙地区東端に位置する名古屋高速高架周辺の植え込みにポイ捨てが散見され、路上禁煙ロード※ではない名駅4丁目付近でも同様の状況が確認された。

路上禁煙ロードに指定されている錦通に隣接する西柳公園は2024年から禁煙だが、子どもの遊ぶエリアでのポイ捨ても多数確認された。

ヒアリングでは「喫煙所スペースが小さいので、公園内の至る所で吸う」「狭いけど喫煙所は必要である」とのこと。

「近隣の喫煙所は建物の中なので自由に入れない。屋外喫煙所を増やしてほしい」との声もあり。



栄周辺の繁華街では吸い殻が歩道に散乱



地下鉄栄駅周辺では、路上禁煙地区であるにもかかわらず、たばこの吸い殻が散見された。

特に大型店舗周辺交差点では、吸い殻が大量に散乱している状況を確認。

ヒアリングによると「周辺に喫煙できる場所が思い当たらないので、繁華街だからポイ捨てが散乱するのは仕方がない」と声もあり。

人流の多さに対して喫煙所の受け皿が追いついておらず、路上喫煙・ポイ捨ての状況が慢性化している。

その他の路上禁煙地区も喫煙所の絶対数が不足している

藤が丘駅周辺では、公営喫煙所に相当する施設が確認できず、近隣のコンビニ敷地内等での灰皿が見受けられた。

金山駅では、南口に新たに喫煙所が整備されているものの施設規模が極めて小さく、新規設置を含めても喫煙所の数は不足していると思われる。

金山橋、高座橋周辺では、ポイ捨てが散見された。

また、隣接する線路沿いフェンス付近の草むらへのたばこのポイ捨てが多いため、乾燥期の火災リスクも懸念される。



※「名古屋市はエリアではなくロードごとに路上禁煙地区を指定しているため、隣接する場所を説明する必要性から「路上喫煙ロード」と表記。

喫煙対策と並行した喫煙所設置の必要性

分煙施設設置費用助成事業の拡充と制度改正



名古屋市分煙施設設置費用等助成事業は、民間事業者が一般利用可能な分煙施設を設置する際の費用を助成するものであり、令和2年度から運用が開始された。

令和7年度には制度が大幅に拡充され、**助成対象が従来の屋外分煙施設（コンテナ型・パーティション型）に加え屋内分煙施設にも拡大**された。

助成率は設置費用の10分の10（上限400万円～1000万円、施設規模により変動）で、さらに設置翌月から最大5年間・月12万円（年間最大144万円）の運用費用助成も受けられる。

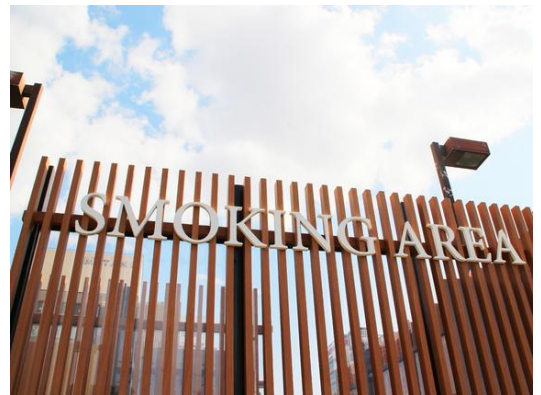
令和6年度末時点で市内25か所に民間分煙施設が設置されており、令和7年度は追加整備が予定されている。

多主体協働による分煙環境の整備促進

名古屋市喫煙対策推進本部会議（令和6年9月）の資料では、**オフィスビルや商業施設等に設置された既存喫煙所の一般開放を支援するため、改修・維持管理費用への助成拡大も検討**されている。

市有地をを活用した「民設・公営」方式（民間企業が寄附により設置し市が業務委託で運営・管理）も整備手法の一つとして位置づけられており、**中心市街地の限られた空間を有効活用した施設整備**が期待されている。

こうした多主体の合意形成を前提とした整備計画の推進が重要である。



再開発推進を見据えた喫煙環境の将来的整備



名古屋駅周辺を中心とした再開発事業が相次いでおり、来訪者・居住者・就業者の人流は今後さらに増加が見込まれる。

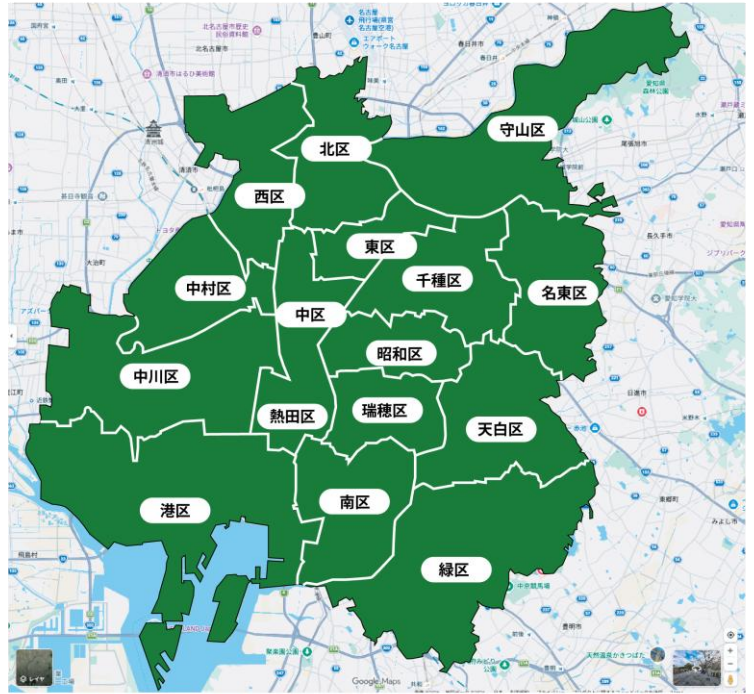
現行の助成制度は令和7年度に屋内施設への対象拡大や重点整備区域の見直しが図られたものの、増加する人流に対応した喫煙所の量的・質的充足には至っておらず、**制度のさらなる拡充が不可欠な状況**にある。

再開発の検討プロセスと連動しながら、**助成上限額の引き上げ・賃料相場に鑑みた運用費用助成の増額・対象エリアの拡大・民設公営方式の積極活用**など、段階的かつ計画的な分煙環境の整備推進が求められる。

名古屋市内の喫煙所必要数をマップで表示

名古屋市全域について、KDDIのモバイル空間統計に基づき、**滞在人口の密集度をもとに喫煙所の必要数を算定**する。

特に市の定める「路上喫煙等・**ポイ捨て取締り地区**」については、必要設置数を抽出。



当該エリアを500mメッシュに分割して算定

喫煙所設置数算定の基準

KDDIのモバイル空間統計を用いて、名古屋市を500mメッシュ単位で区分し、それぞれのメッシュごとに、**名古屋市の滞在人口が最大化すると考えられる2025年5月の1か月間について「滞在人口の最大値」を算出・リスト化したうえで設置数を算定**した。

滞在人口が恒常的に少ないエリアまで一律に喫煙所を想定すると、過剰整備や維持管理コストの増大につながるおそれがあるため、ピーク時人口が1万人未満のメッシュは今回の検討対象から除外し、一定以上の人流が集中するメッシュのみを配置検討のベースとしている。

その上で、**対象メッシュごとの滞在人口規模に応じて必要喫煙所数を段階的に設定**する考え方を採用した。（設置数基準は、大阪市調査と同様／下表参照）

※本調査では、京都駅周辺の喫煙所の面積を参考にして必要な喫煙所数を算出しているが設置場所や条件等によって増減する可能性がある。

基準となる面積の根拠

今回の算定で、喫煙所設置数の根拠となった京都駅周辺の設置エリア（500m四方）を面積の単位とする。喫煙所に徒歩で移動できる距離（半径300m）に近い面積でもある。

（参考）JR京都駅：127,178人/日（2020年度乗車人数）、近鉄京都駅：31,753人/日（2021年度乗降客数を半分で割った数字）、地下鉄京都駅：36,647人/日（2020年度乗車人数）、JR京都駅周辺喫煙所数8か所
 $(\text{JR京都駅} + \text{近鉄京都駅} + \text{地下鉄京都駅}) \div 8 = 24447 \approx 2.5\text{万人}$



駅の影響範囲⇒500mメッシュ

⇒必要設置数を2.5万人に1か所（増加分は下表）

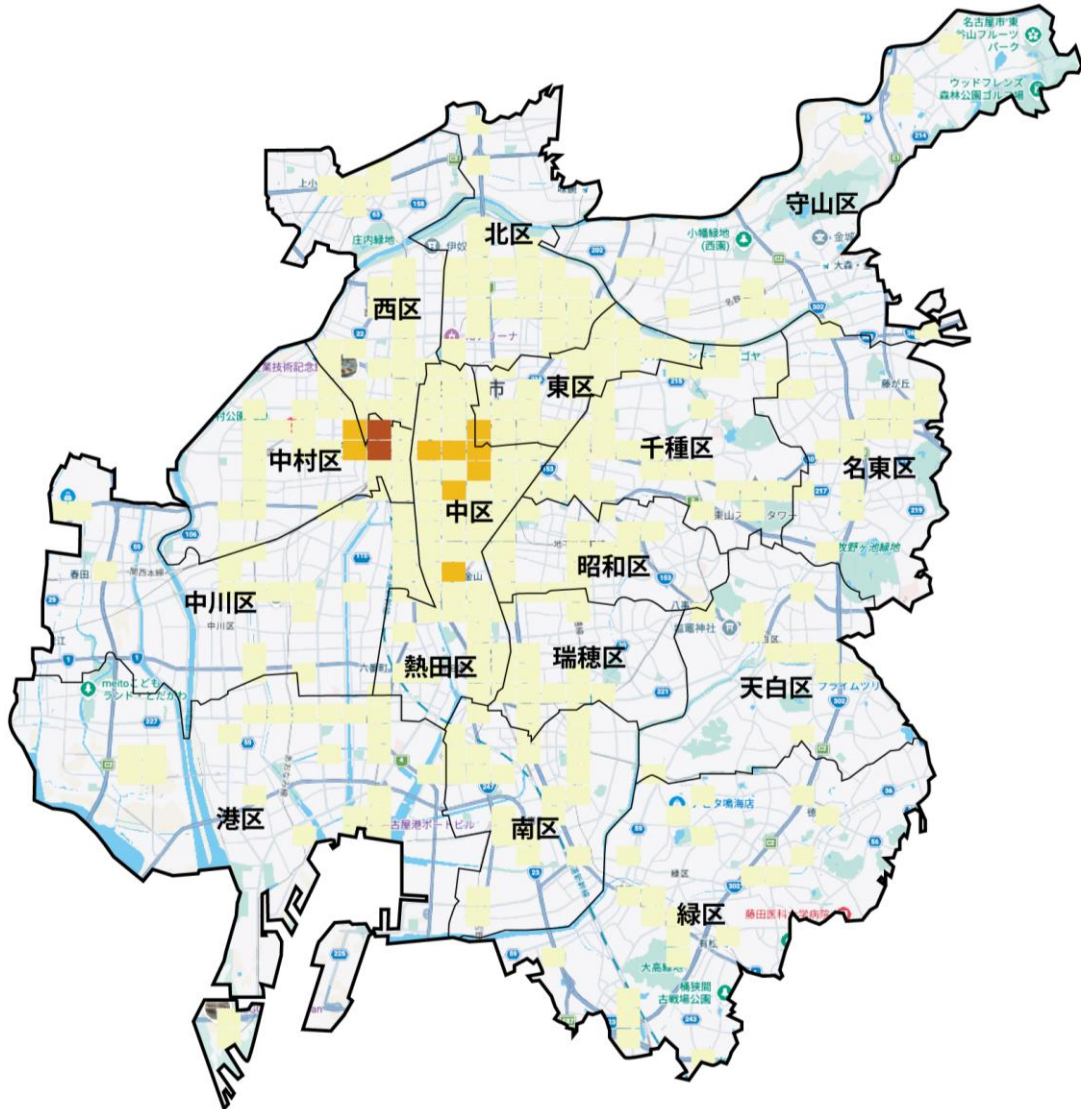
喫煙所設置数・算定基準表（大阪市調査使用分）

以上	未満	必要数
1万人以上	2.5万人未満	1
2.5万人以上	5万人未満	2
5万人以上	7.5万人未満	3
7.5万人以上	10万人未満	4
10万人以上	12.5万人未満	5
12.5万人以上	15万人未満	6
15万人以上	17.5万人未満	7
17.5万人以上	20万人未満	8
20万人以上	22.5万人未満	9
22.5万人以上	25万人未満	10
25万人以上	27.5万人未満	11
27.5万人以上	30万人未満	12
30万人以上	32.5万人未満	13
32.5万人以上	35万人未満	14
35万人以上	37.5万人未満	15
37.5万人以上	40万人未満	16
40万人以上	42.5万人未満	17
42.5万人以上	45万人未満	18
	1万人未満	0

名古屋市調査範囲内必要喫煙所数

喫煙所必要設置数は
398か所との試算

■ 喫煙所設置必要地域地図色分け凡例 (500mメッシュ)



区名	必要設置数	区名	必要設置数	区名	必要設置数	区名	必要設置数
港区	25	西区	24	中村区	48	熱田区	18
守山区	11	千種区	31	天白区	11	北区	28
昭和区	15	中区	66	東区	26	名東区	17
瑞穂区	13	中川区	20	南区	23	緑区	22
						合計数	398

※本調査では、京都駅周辺の喫煙所の面積を参考にして必要な喫煙所数を算出しているが、設置場所や条件等によって増減する可能性がある。

指定区域（必要設置数・既存設置数比較）

「路上禁煙地区」について抽出

名古屋市が指定する「路上喫煙等・ポイ捨て取締り地区」周辺について、必要設置数を抽出して表にまとめた。

路上喫煙等・ポイ捨て取締り地区
必要喫煙所数は
76か所との試算



地区名	必要設置数	既存設置数
名古屋駅地区	34	1
栄地区	29	0
金山地区	11	2
藤が丘地区	2	0
合計数	76	3

喫煙禁止区域周辺・喫煙所必要設置数マップ

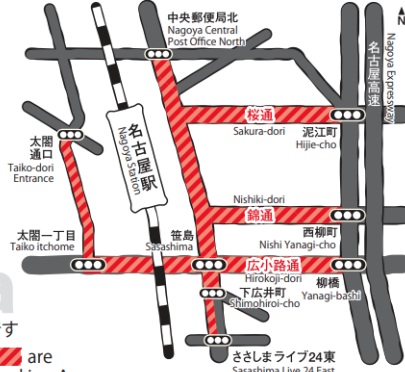
- **表示枠内** にかかるメッシュの必要設置数をカウント
- 喫煙所設置必要地域地図色分け凡例 (500mメッシュ)

	11か所以上		3~5か所
	6~10か所		1~2か所

名古屋駅地区 (34か所)

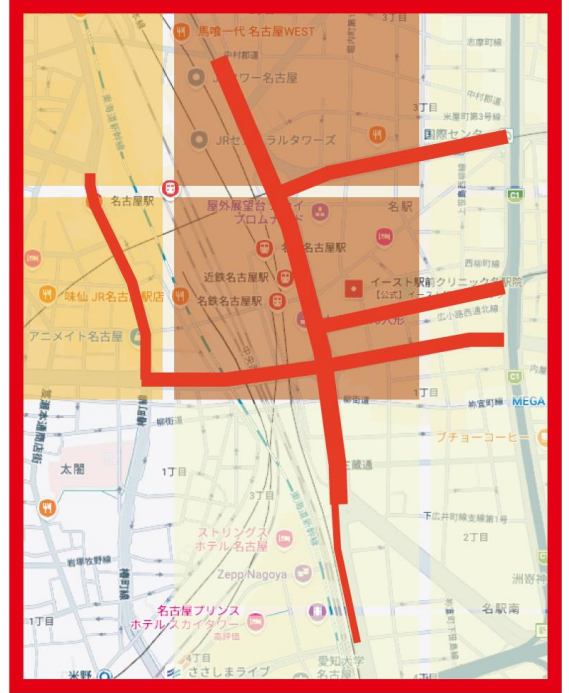
名古屋駅地区 禁煙ロード

Nagoya Station Street
Public Nonsmoking Area
名古屋駅区域禁煙路段
나고야역 지구 금연 로드



Nagoya

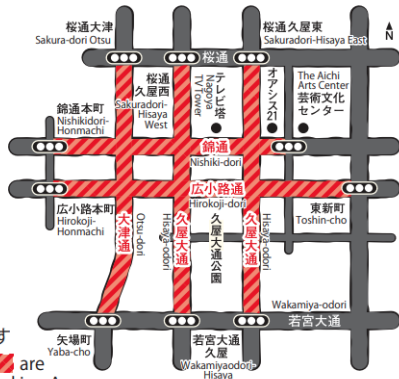
▨ 部分が路上禁煙地区です
Segments depicted with ▨ are designated as Public Nonsmoking Areas.



栄地区 (29か所)

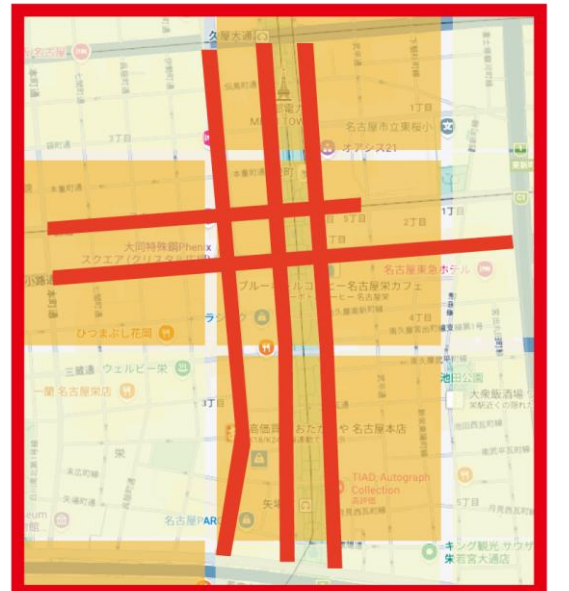
栄地区 禁煙ロード

Sakae Road
Public Nonsmoking Area
栄区域禁煙路段
사카에 지구 금연 로드



Sakae

▨ 部分が路上禁煙地区です
Segments depicted with ▨ are designated as Public Nonsmoking Areas.



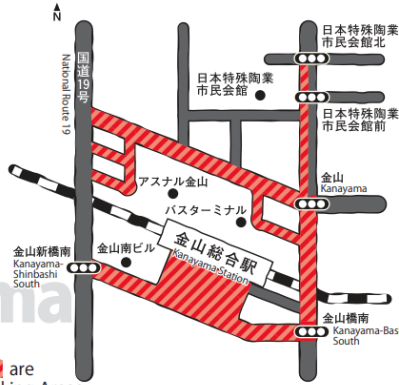
喫煙禁止区域周辺・喫煙所必要設置数マップ

- **表示枠内** にかかるメッシュの必要設置数をカウント
 - 喫煙所設置必要地域地図色分け凡例 (500mメッシュ)
- | | | | |
|--|--------|--|-------|
| | 11か所以上 | | 3~5か所 |
| | 6~10か所 | | 1~2か所 |

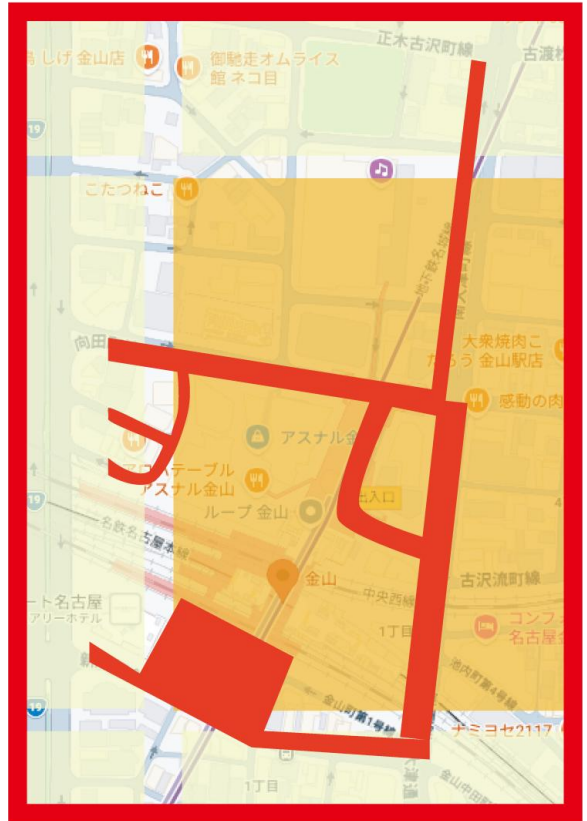
金山地区 (11か所)

金山地区 禁煙ロード

Kanayama Road
Public Nonsmoking Area
金山区域禁煙路段
가나야마 지구 금연 로드



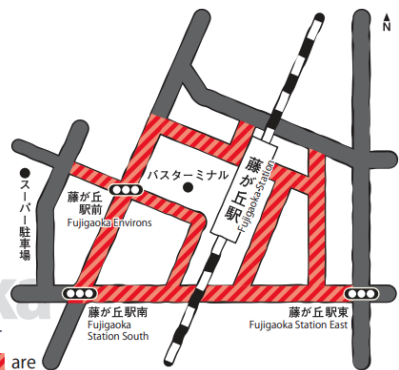
部分が路上禁煙地区です
Segments depicted with are designated as Public Nonsmoking Areas.



藤が丘地区 (2か所)

藤が丘地区 禁煙ロード

Fujigaoka Road
Public Nonsmoking Area
藤丘区域禁煙路段
후지가오카 지구 금연 로드



部分が路上禁煙地区です
Segments depicted with are designated as Public Nonsmoking Areas.



名古屋市における喫煙所整備促進について

KDDIモバイル空間統計による必要数の試算

本調査では、KDDIのモバイル空間統計を活用し、名古屋市全域を500mメッシュ単位に区分のうえ、滞在人口が最大化する2025年5月の1か月間における「滞在人口の最大値」を算出した結果、**名古屋市全域での必要設置数は398か所と試算**された。

この数値は、滞在人口という定数的な情報把握から導いたものであり、**規制強化に伴う市民の納得感やルール順守を支える基盤インフラの一つの指標**と考える。

路上禁煙地区における需給ギャップの深刻さ

名古屋市が指定する4地区（名古屋駅・栄・金山・藤が丘）の路上喫煙等・ポイ捨て取締り地区について必要設置数を抽出した結果、**名古屋駅地区34か所・栄地区29か所・金山地区11か所・藤が丘地区2か所の合計76か所**が必要との試算となった。

一方、**市設置の既存屋外喫煙所は3か所にとどまり、必要数の約4%**。栄地区、藤が丘地区は既存設置数がゼロである。

喫煙所不足が招くポイ捨て増加と行政コストの増大リスク

現地調査では、**路上禁煙地区内にもかかわらず栄地区の大型店舗周辺で、また名古屋駅地区では、路上禁煙エリアに隣接する公園や路地、名古屋駅高架周辺でポイ捨てが多数確認**された。

ヒアリングでは「喫煙所スペースが小さく公園内の至る所で吸ってしまう」「近隣の喫煙所は建物内で自由に入れないため屋外喫煙所を増やしてほしい」「繁華街だからポイ捨ては仕方ない」との声もあり、**滞在人口に対する喫煙所不足**が浮き彫りになった。

こうした状況において、ポイ捨てを前提としたまま規制と清掃だけで対応しようとする、パトロール・指導・清掃に多大な人的コストがかかり、**自治体財政や事業者・住民の負担が増大につながる**と考えられる。

助成制度の拡充と官民連携の現状

名古屋市は令和2年度から「**分煙施設設置費用等助成事業**」を運用し、令和7年度には屋内分煙施設にも対象を拡大した。

助成率は**設置費用の10分の10（上限400万円～1,000万円）**で、運用費として設置翌月から最大5年間・月12万円の補助も受けられる。

令和6年度末時点で民間分煙施設は市内25か所に設置済みだが、増加する人流に対し**量的充足には至っておらず、助成上限額のさらなる引き上げ・賃料相場に鑑みた運用費用助成の増額・対象エリアの拡大等の取組**が求められる。

再開発と連動した計画的整備の必要性

名古屋駅周辺では大規模再開発が相次いでおり、来訪者・就業者の人流は今後さらに増加が見込まれる。しかし**喫煙所は再開発の検討プロセスで後回しにされがちであり、計画への明示的な組み込みが急務**である。

喫煙規制と喫煙所整備は表裏一体であり、**感覚的な議論からデータに裏付けられた検討（データサイエンス領域／EBPM：証拠に基づく政策立案）への転換**を通じ、多主体と協働しながら実効性ある分煙環境の整備を計画的に推進することが求められる。

調査主体

株式会社プランワークス

株式会社プランワークスは、2013年に設立された調査企画会社です。

公共政策や行政分野を中心に、企業・団体のマーケティングや広報に関する各種リサーチと企画立案を行い、データに基づく実践的なプランニングを提供しています。



プランワークス政策研究所とは

「プランワークス政策研究所」（旧トレンドラボ）は、次世代のプランニングを創造する政策研究シンクタンクとして、行政課題や社会課題に関する独自調査・分析を行う専門ユニットです。

そこで得られた知見を、政策提言やレポート制作だけでなく、具体的な企画・施策の設計にも反映し、行政・企業双方のパートナーとして機能することを目指しています。



<連絡先>

プランワークス 政策研究所
E-mail ppi@planworks.jp

※各メッシュごとの設置数などの元データご希望の際は、メールまたはHPフォームよりお問い合わせください