

自転車利用に関するアンケート調査結果

1. 調査概要

■ 調査概要

表 調査概要

目的	さいたまは一との策定から5年が経過する中で、本計画の見直しを実施する為、さいたま市における自転車利用の現状を把握する
調査対象	さいたま市に居住する13歳以上の方
実施方法	調査票を郵送配布し、郵送回収を行った。
実施時期	令和2年9月25日（金）～ 10月13日（火） とし、10月末までの回答を対象とした。

■ 配布数・回収数・回収率

本アンケートでは、6,000票を配布し、回収数は2,214票となり、回収率は約37%であった。

表 配布数と回収率

総配布数	回収数	回収率
6,000	2,214	36.9%

※参考：配布数の考え方

調査対象となる13歳以上人口について、最も人口が少ないのは13～19歳である。当該区分で100票を回収するためには、435枚の調査票の配布が必要となる。13歳以上のさいたま市民に対して無作為抽出法により標本抽出を行う際に、当該枚数が含まれるための配布枚数を年齢構成比から算出すると約6,000枚となる。

	人口 (R02.7.1)	年齢構成比	配布枚数 (想定)	回収率 (想定)	回収数 (想定)	回収数 (実際)
13～19歳	84,579	7.2%	433	23.0%	100	127
20～29歳	150,859	12.9%	772	20.0%	154	155
30～39歳	168,953	14.4%	865	20.0%	173	241
40～49歳	210,992	18.0%	1,080	34.0%	367	377
50～59歳	183,937	15.7%	942	34.0%	320	404
60～69歳	138,773	11.8%	710	40.0%	284	356
70～79歳	144,504	12.3%	740	40.0%	296	386
80歳～	89,571	7.6%	458	40.0%	183	162
合計	1,172,168	100.0%	6,000		1,878	2,214

1. 調査概要

■設問概要

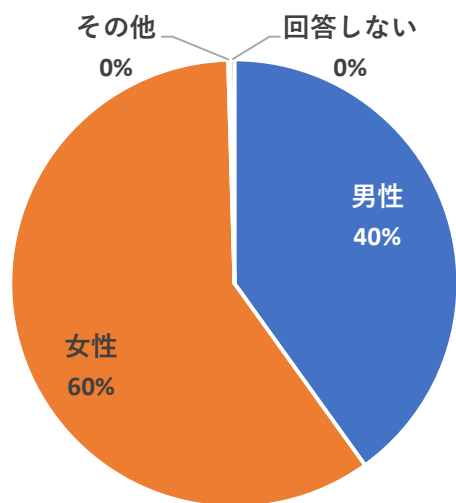
分類番号	設問分類	設問	目的
1	個人属性	性別、年齢、居住地、最寄り駅、保有自転車の種類	個人属性による利用、ニーズの違いの把握
2	自転車の利用状況	利用頻度、利用目的、利用日数、移動距離、利用理由、使わない理由	利用状況、利用者・非利用者の自転車に対する意識の把握
3	さいたま市の自転車施策について	快適性、安全性、ルール・マナー、情報提供、市の取組みに対する満足度、重要度、今後の取組で必要なこと	本計画の目標設定を行うための現状把握、取組ニーズの把握
4	安全利用とルールについて	クルマの運転状況・免許状況、交通ルールの認知、安全利用で知りたい内容、子供と高齢者のヘルメット着用義務の認知度・実施状況、自転車損害保険の認知・加入状況	自転車の安全利用に対する現状の把握
5	駐輪場の現状について	駐輪場の利用状況、駐輪場の数・料金	駐輪場利用実態の把握
6	自転車の走行環境について	自転車レーン整備状況、今後自転車レーン整備すべき箇所	自転車レーンに対する評価の把握
7	最近の自転車施策等について	シェアサイクルの利用状況、コロナ禍の移動手段	シェアサイクル利用状況の把握、コロナ禍における自転車利用状況の把握

2-1. 個人属性

■回答者の性別、年齢、居住地

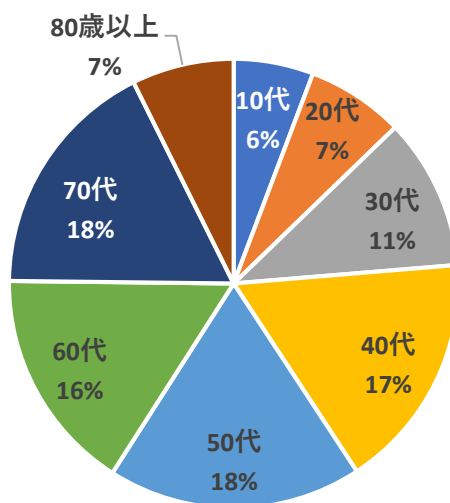
○回答者の性別は、女性が約6割と多い。

○年代・居住地に大きな偏りは無く、幅広い層から回答が得られた。



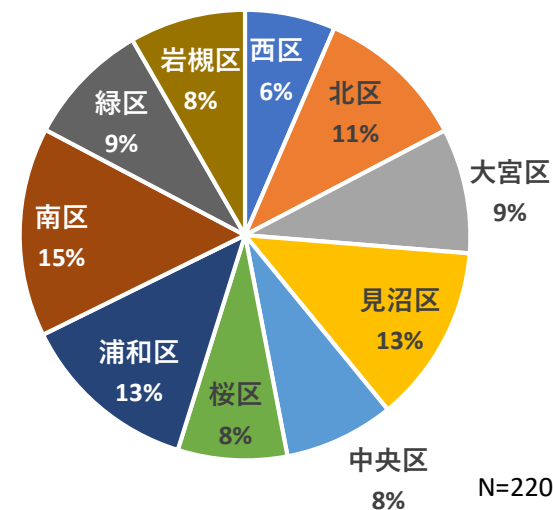
N=2211

図 回答者性別



N=2208

図 回答者年代



N=2205

図 回答者の居住地

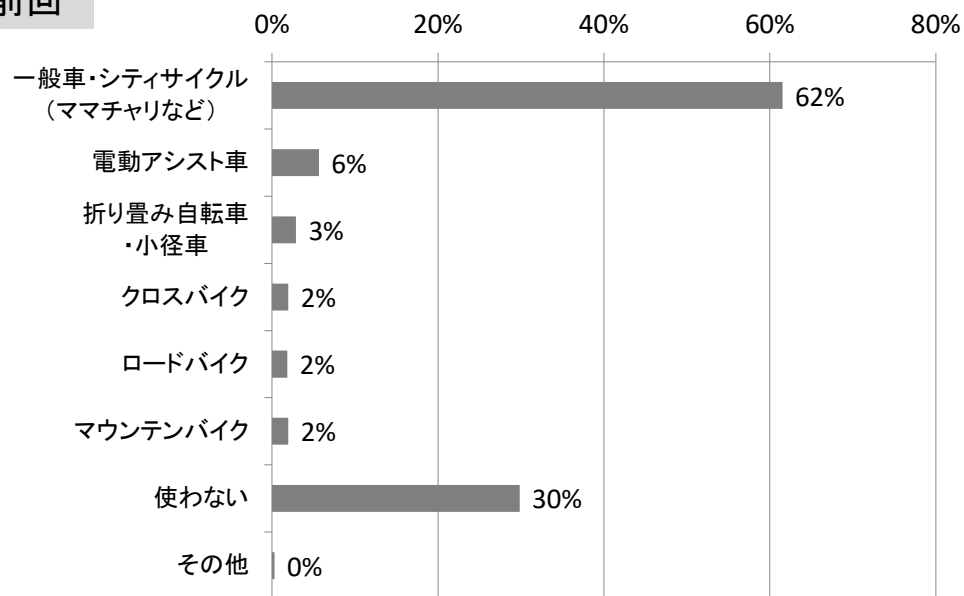
2-1. 個人属性

■所有する自転車の種類

○所有する自転車の種類は、シティ車が最も多い。

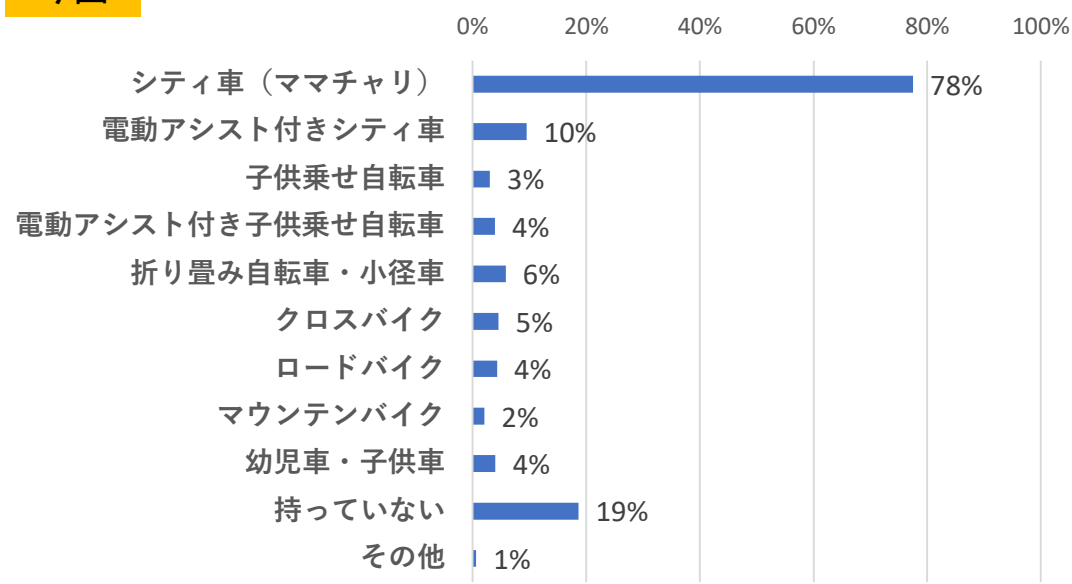
○子供乗せを含む電動アシスト付自転車は約14%であり、前回アンケート時の6%と比較して上昇している。

前回



N=1929

今回



N=2169

図 回答者の所有する自転車の種類 (左：前回アンケート、右：今回アンケート)

2-1. 個人属性

■年代別電動アシスト付シティ車・子供乗せ自転車の所有率

○電動アシスト付自転車は、子育て世代である30代～40代、体力低下がみられる60代以上の所有が多い。

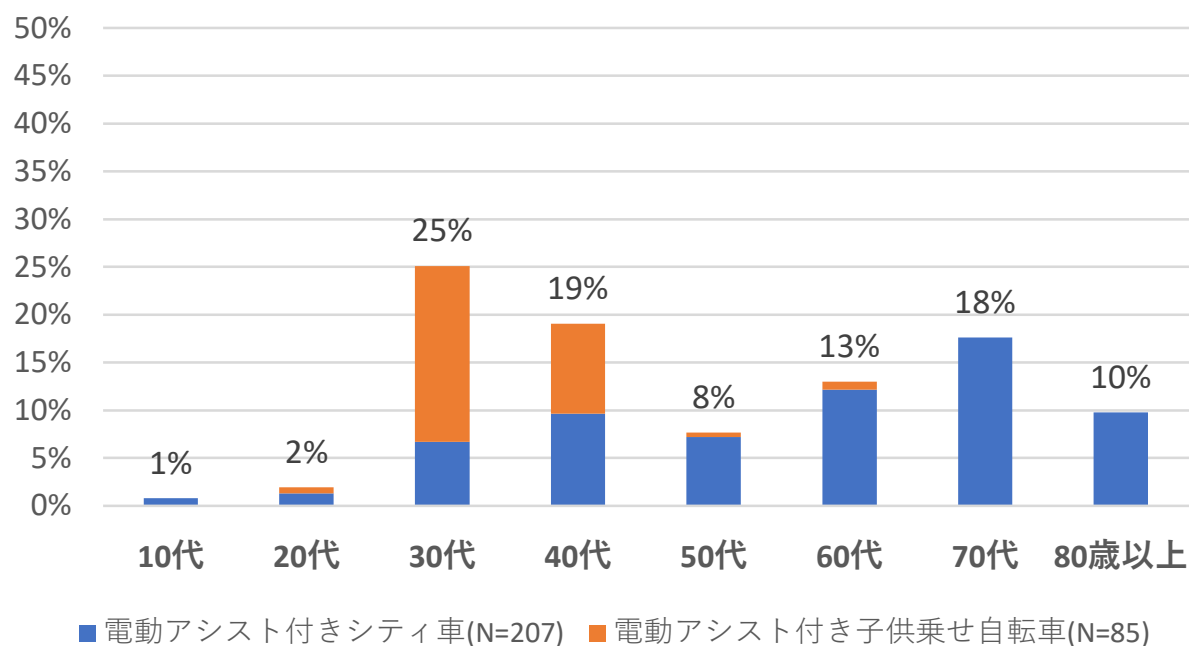


図 年代別電動アシスト付きシティ車・子供乗せ自転車の所有率

表 年代別所有する自転車の種類

年代	件数	上段:件 下段:%	シティ車(ママチャリ)	電動アシスト付きシティ車	子ども乗せ自転車	電動アシスト付き子ども乗せ自転車	折り畳み自転車・小径車	クロスバイク	ロードバイク	マウンテンバイク	幼児者・子ども車	持っていない	その他
			件数	件数	件数	件数	件数	件数	件数	件数	件数	件数	件数
全体	2214	2901 100.0	1680 75.9	206 9.3	66 3.0	84 3.8	126 5.7	99 4.5	92 4.2	44 2.0	86 3.9	405 18.3	13 0.6
10代	127	139 100.0	101 80.0	1 1.0	0 0.0	0 0.0	6 5.0	10 8.0	7 6.0	4 3.0	2 2.0	8 6.0	0 0.0
20代	155	190 100.0	129 83.0	2 1.0	1 1.0	1 1.0	4 3.0	11 7.0	7 5.0	2 1.0	0 0.0	33 21.0	0 0.0
30代	241	346 100.0	144 60.0	16 7.0	18 7.0	44 18.0	14 6.0	13 5.0	16 7.0	3 1.0	27 11.0	51 21.0	0 0.0
40代	377	549 100.0	263 70.0	36 10.0	36 10.0	35 9.0	28 7.0	17 5.0	13 3.0	11 3.0	50 13.0	59 16.0	1 0.0
50代	404	525 100.0	330 82.0	29 7.0	10 2.0	2 0.0	29 7.0	21 5.0	22 5.0	12 3.0	4 1.0	64 16.0	2 0.0
60代	356	466 100.0	286 80.0	43 12.0	0 0.0	3 1.0	29 8.0	16 4.0	15 4.0	6 2.0	1 0.0	63 18.0	4 1.0
70代	386	479 100.0	298 77.0	66 17.0	1 0.0	0 0.0	14 4.0	11 3.0	9 2.0	5 1.0	2 1.0	70 18.0	3 1.0
80代	162	206 100.0	127 78.0	14 9.0	0 0.0	0 0.0	1 1.0	0 0.0	4 2.0	1 1.0	0 0.0	56 35.0	3 2.0

2-1. 個人属性

■ 自転車を持ってない人の年齢構成

○ 自転車を持ってない回答者のうち、年代別では30代以上でほぼ等しくなっており、大きな偏りはない。

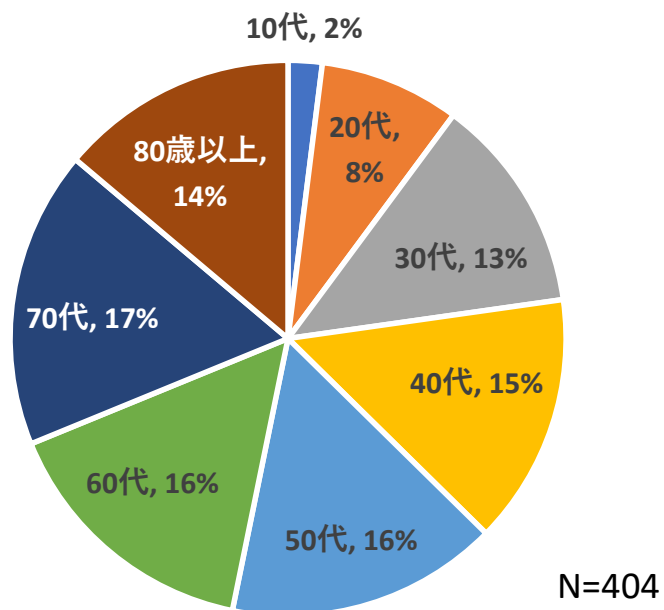


図 自転車を持ってない人の年齢構成比

2-1. 個人属性

■年代別免許保有状況および自動車が運転できない状況での交通手段

○免許があり運転している方は、30～60代で半数以上である。

○自動車が運転できない方の代替手段は、徒歩が最も多く、その他自転車や公共交通が多い。なお、代替手段として自転車を用いる回答者では、10代のほか、高齢者の割合が高い。

○今後、自動車依存の解消、自動車の代替手段として自転車の利用促進を図ることが必要である。

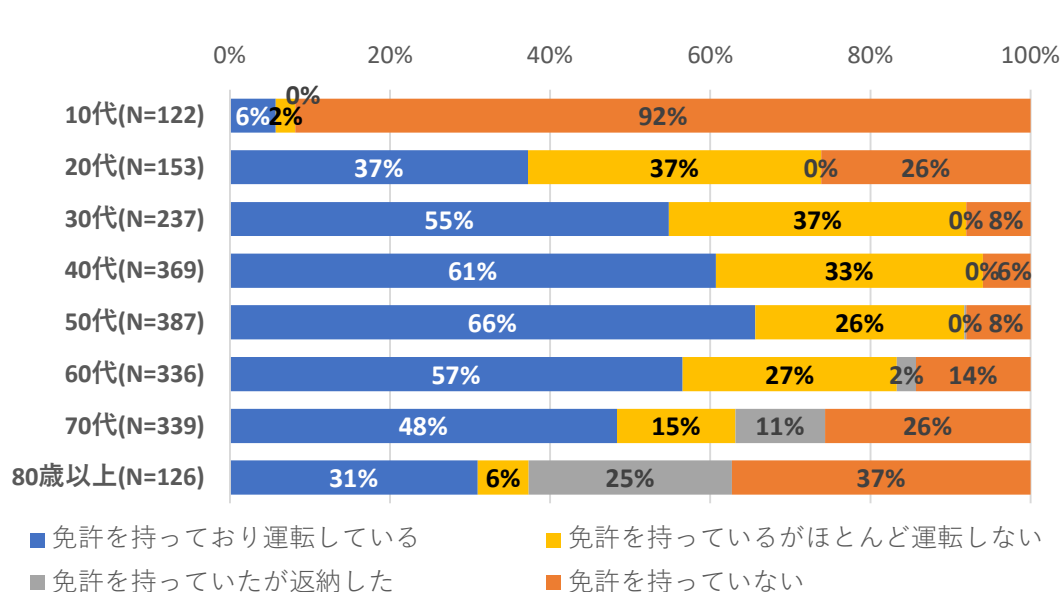


図 年代別免許保有状況

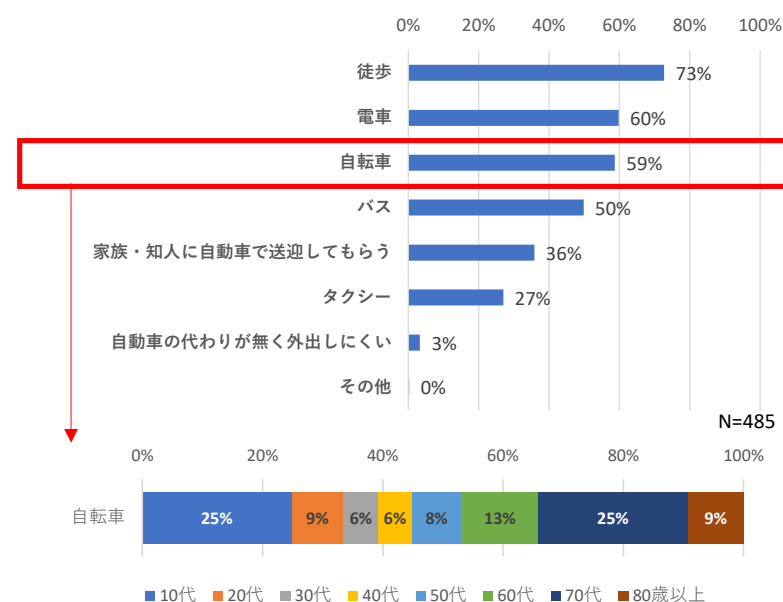


図 自動車が運転できない状況での交通手段

2-2. 自転車の利用状況

■ 自転車の使用頻度

○自転車の使用頻度は、H26時と比較すると、週5日以上のヘビーユーザーが減少した一方で、月数回程度のライトユーザーが増加している。

○前回のアンケート時と比較して、60代以下では週1回以上自転車を利用する割合が減少している。

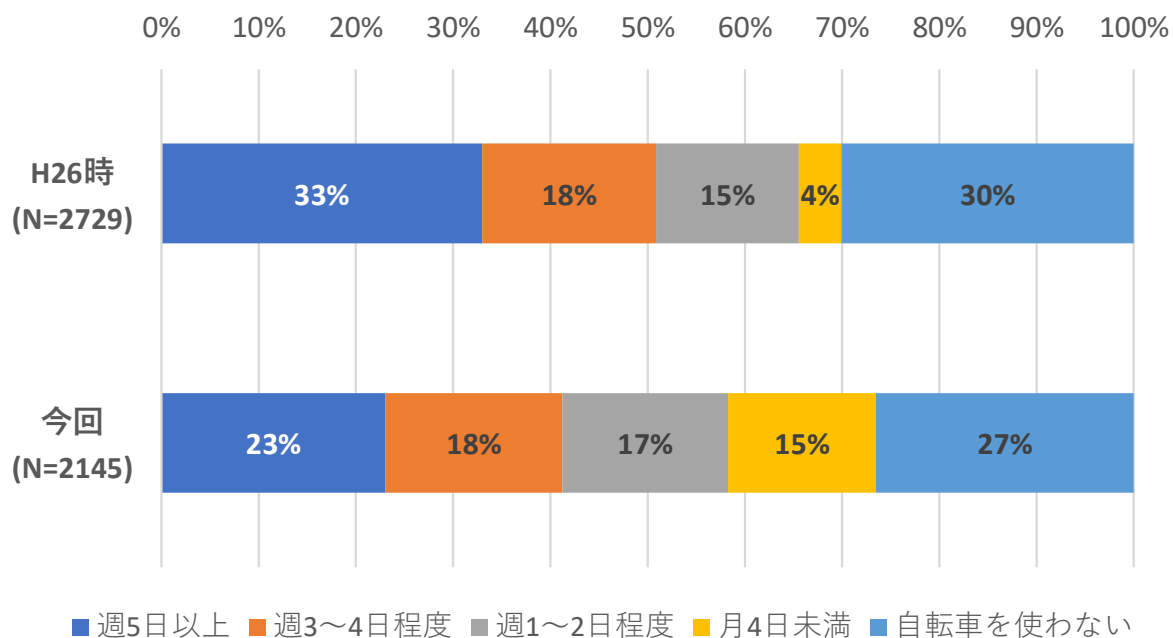


図 自転車の使用頻度

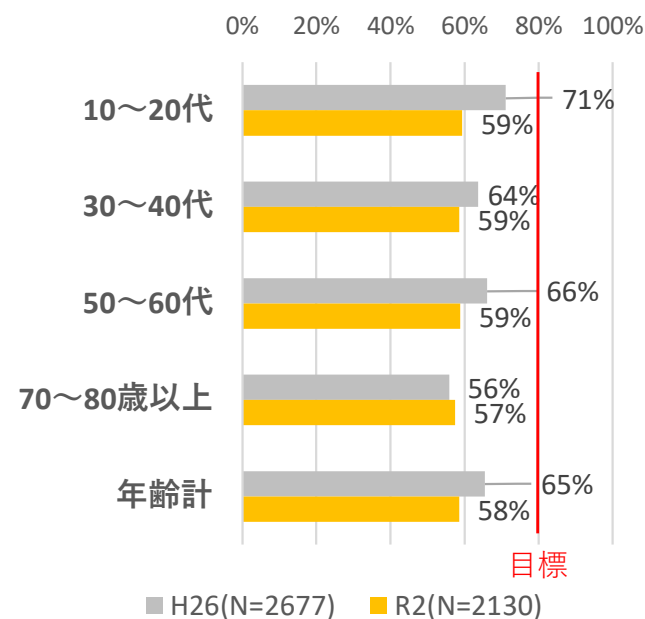


図 年代別週1日以上自転車を利用する割合

2-2. 自転車の利用状況

■年代別自転車の使用頻度

○自転車の使用頻度を年代別で見ると、20代以上のすべての年代において週5日以上のヘビーユーザーが減少し、月数回程度のライトユーザーが増加している。

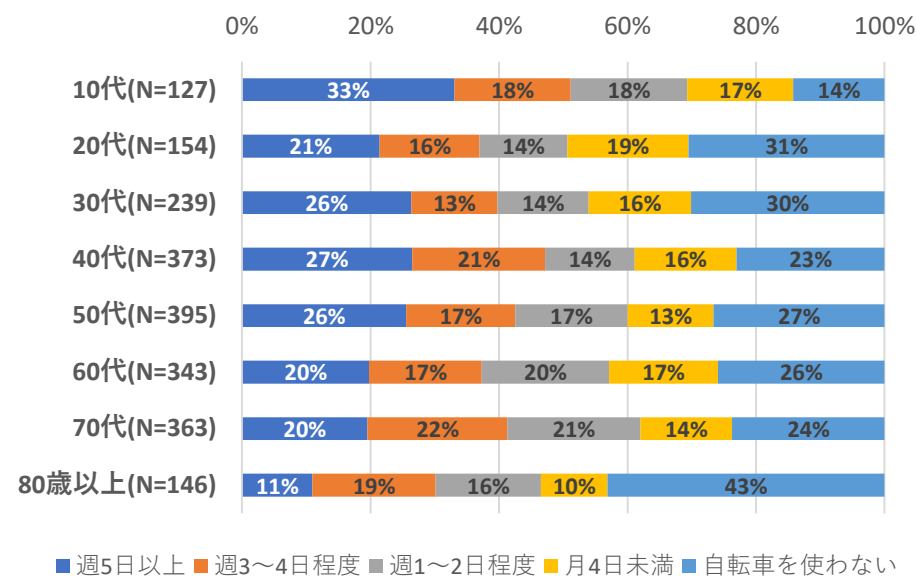
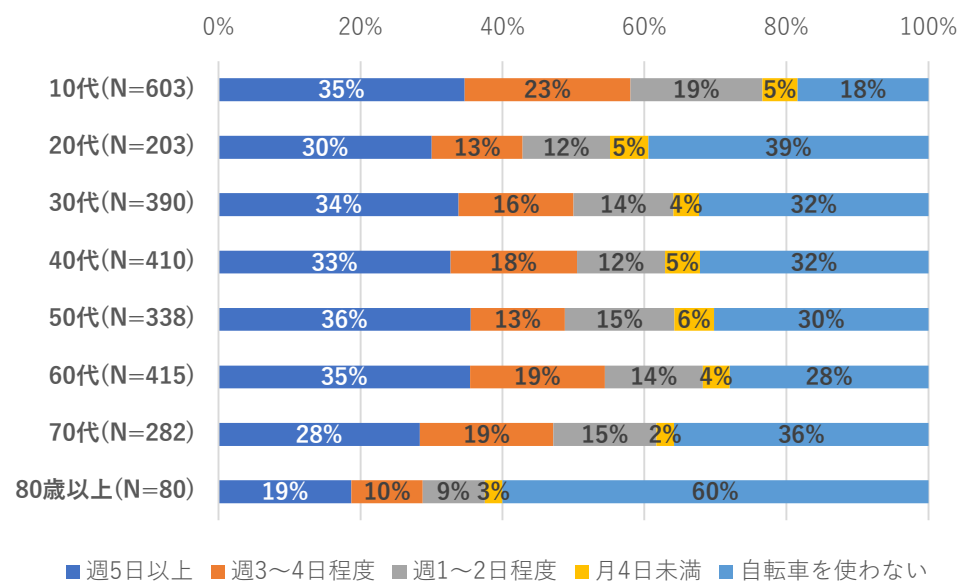


図 年代別自転車の使用頻度（左：前回アンケート、右：今回アンケート）

2-2. 自転車の利用状況

■自転車の利用目的

○自転車の利用目的は、買い物が最も多く、通勤・通学、私用、通院など幅広い目的で利用されており、前回のアンケート時と比較しても大きな違いはない。

○ただし食事・交流などの私用については前回と比較して減少しており、コロナ禍により控えたことが理由であると考えられる。

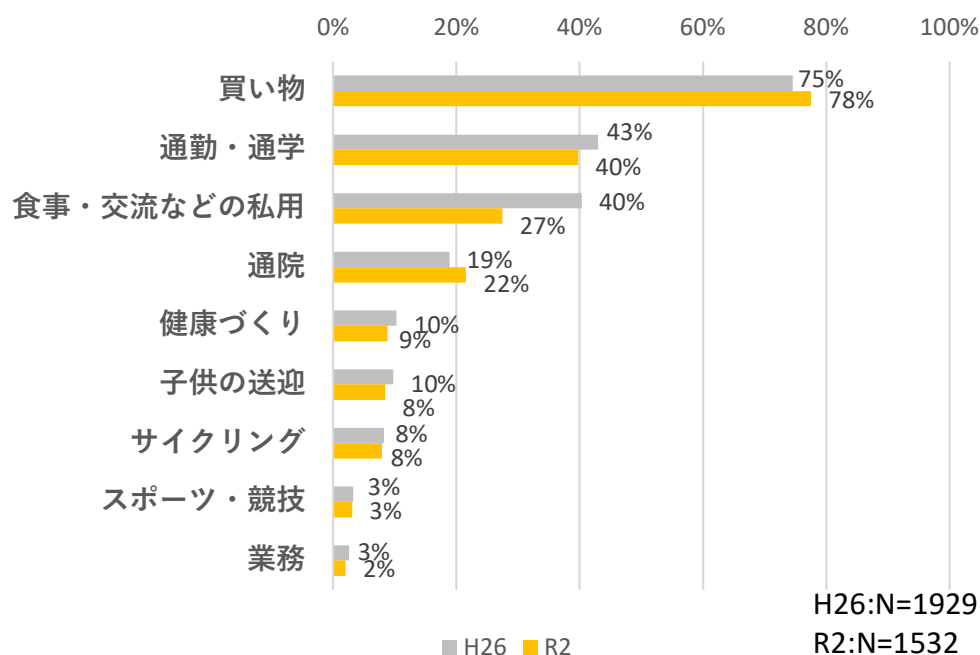


図 自転車の利用目的

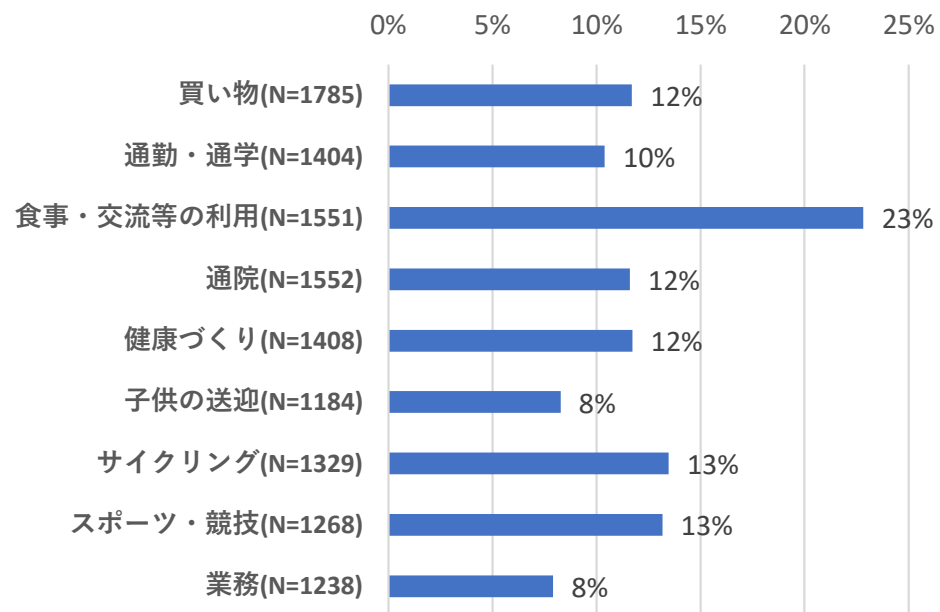


図 コロナ禍で減少した自転車利用目的

2-2. 自転車の利用状況

■通勤・通学、健康づくりにおける年代別利用率

○通勤・通学では、10代、20代が6~7割と多く、40代、50代も5割以上が利用している。

○健康づくりでは、60代以上が多く、高齢が進むほど健康利用が高まる傾向となった。

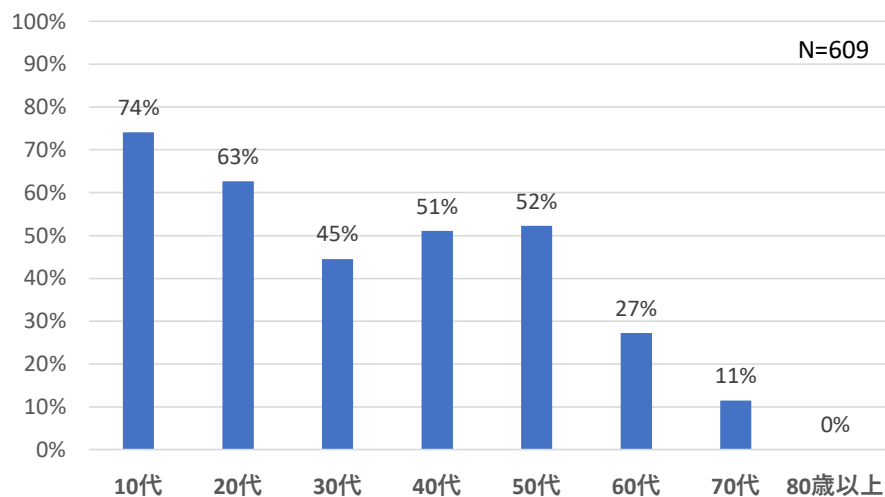


図 通勤・通学目的の年代別自転車利用率

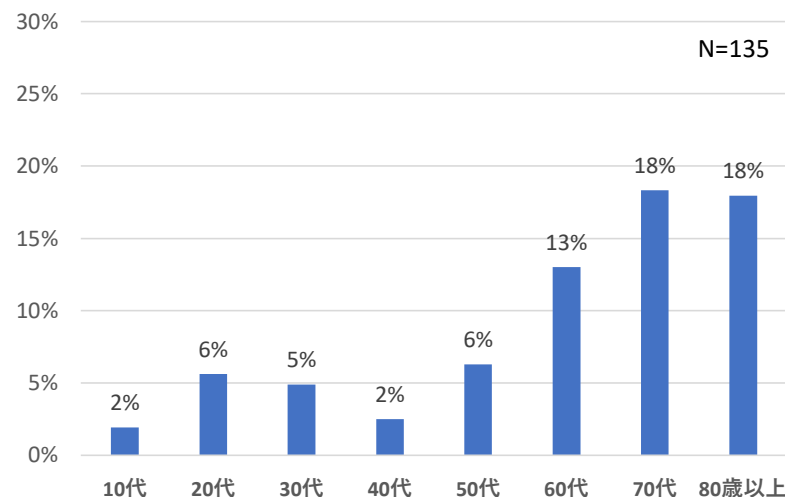


図 健康づくり目的の年代別自転車利用率

2-2. 自転車の利用状況

■自転車の利用距離・自転車で行って良い距離

- 自転車の利用距離と、自転車で行って良い距離について、加重平均値※で比較した。
- 全ての目的で、行って良いと思う距離の方が長く、利用意向としては2.5~3.5kmの移動をカバーできる。
- 20代以降では、60歳以上の利用者の行って良いと思う距離が目的によらず長く、電動アシスト付きシティ車の所有割合も高いことから、電動アシスト付きシティ車が行動距離に影響を及ぼしていると考えられる。

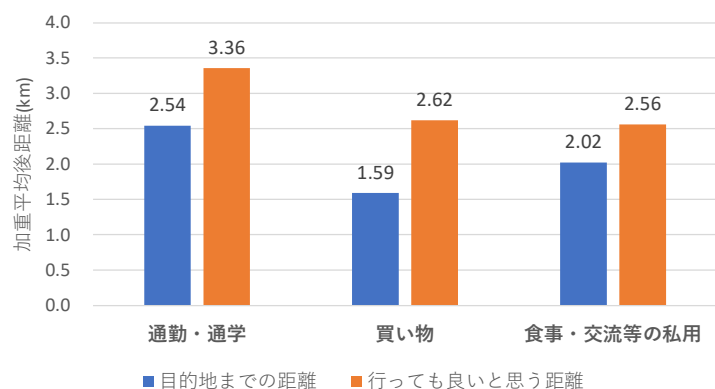


図 目的地までの利用距離・行って良いと思う距離 (加重平均)

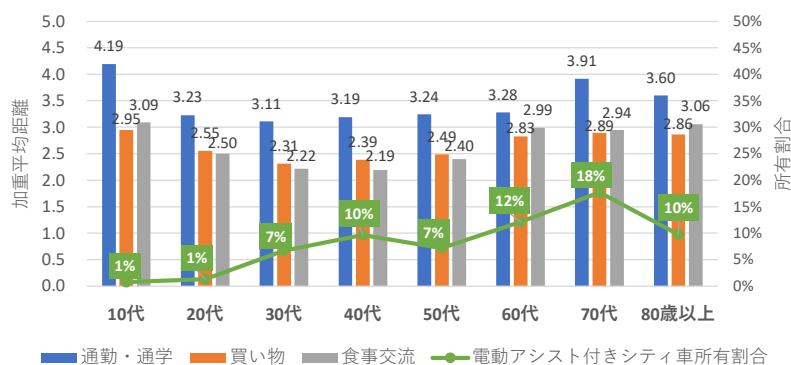


図 年代別目的地まで行って良いと思う距離 (加重平均) および電動アシスト付シティ車所有割合

※加重平均計算：
距離の回答について以下のように距離を仮定し、平均を計算する
1km未満：0.5km
1~2km未満：1.5km
2~3km未満：2.5km
3~5km未満：4km
5~10km未満：7.5km
10km以上：10km

※計算式：

$$\frac{\{(1\text{km未満}=0.5\text{km}) \times (1\text{km未満回答者数})\} + \{(1\sim 2\text{km未満}=1.5\text{km}) \times (1\sim 2\text{km未満回答者数})\} + \dots}{(\text{全回答者数})}$$

2-2. 自転車の利用状況

■自転車の使用理由

○自転車を使用する理由は、その手軽さや早く目的地に着く点のほか、運動不足解消や交通費がかからないなど、多岐にわたる。

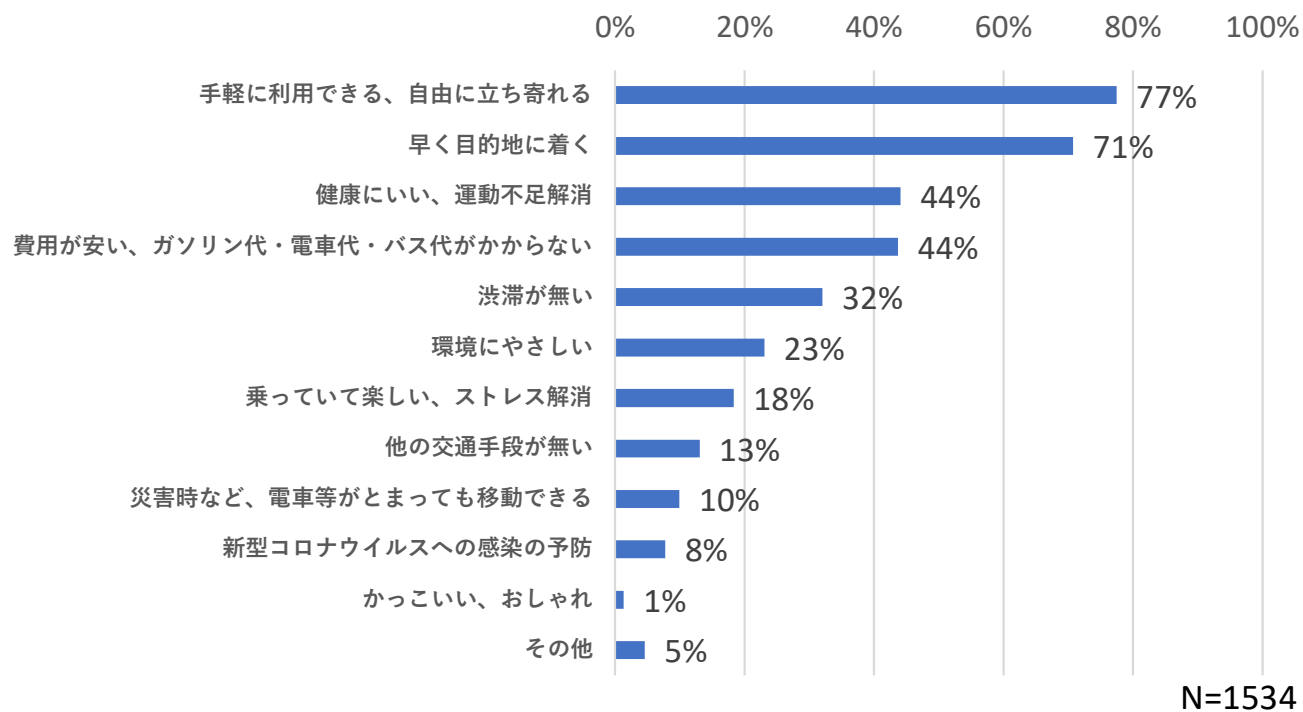


図 自転車の使用理由

2-3. さいたま市の自転車施策について

■満足度：自転車利用環境

- 全ての項目で、半数以上が「不満」「とても不満」と回答している。
- 快適性、安全性は比較的満足度が高く、引き続き自転車利用環境の充実を進めていく必要がある。
- 前回との比較では、安全性を除き「満足」「とても満足」と回答した割合が上がっている。
- ルール・マナーは「とても不満」が最も高く、その傾向は前回と比較して変わらないため、安全利用の周知・啓発等、重点的に取り組む必要がある。

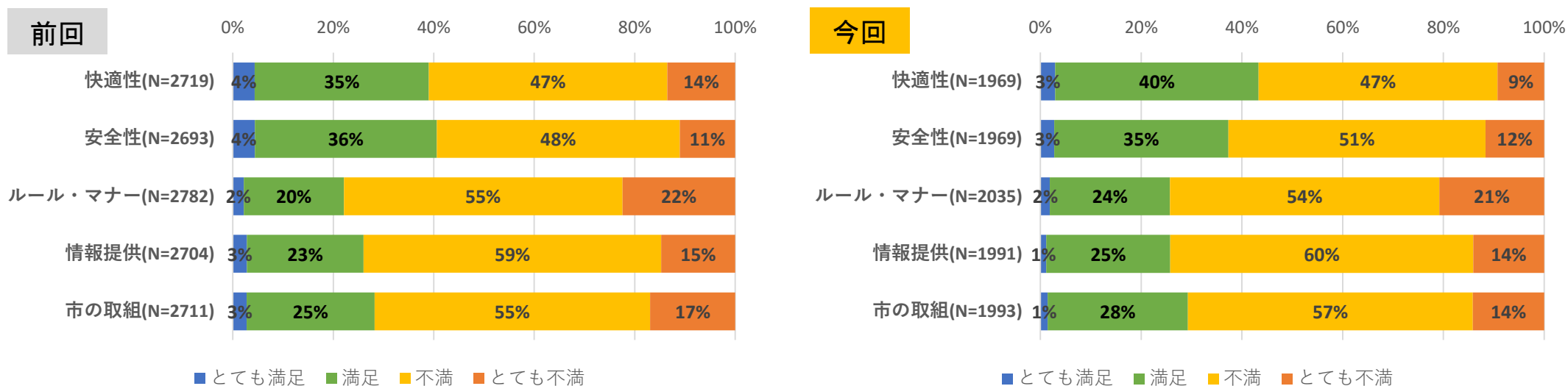


図 自転車利用環境の満足度（左：前回アンケート、右：今回アンケート）

2-3. さいたま市の自転車施策について

■満足度：目標値との比較

○目標値として定めている「とても満足」「満足」と回答した割合の合計について年代別で見ると、年代合計では目標値に達していないものの、情報提供と市の取り組みの10~20代では前回からポイントが上昇し、目標値に達している。

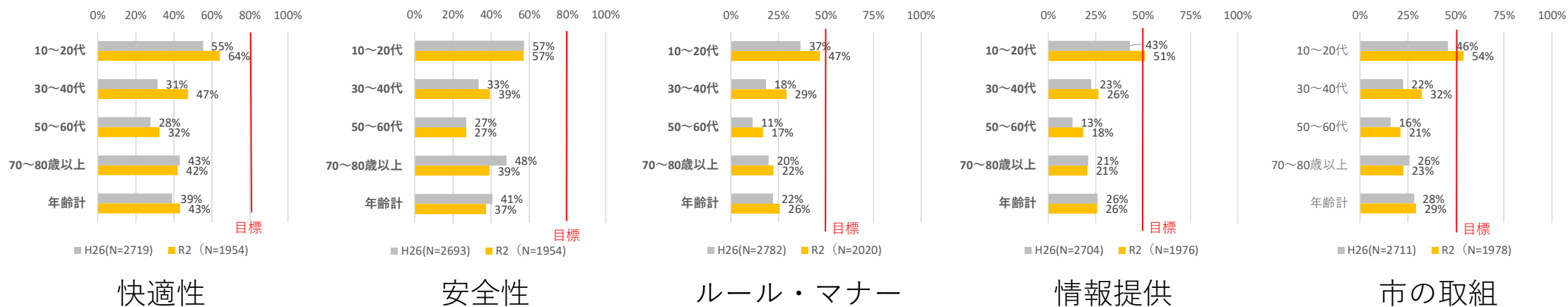


図 年代別「とても満足」「満足」と回答した割合の合計（前回比較）

2-3. さいたま市の自転車施策について

■年代別満足度：快適性、安全性

○50代、60代は自転車レーンの整備路線の少なさや整備箇所が連続していない点について、他の世代と比較して不満を持つ傾向にある。

○快適性、安全性向上のために今後も継続して自転車レーンの整備、拡充が求められる。

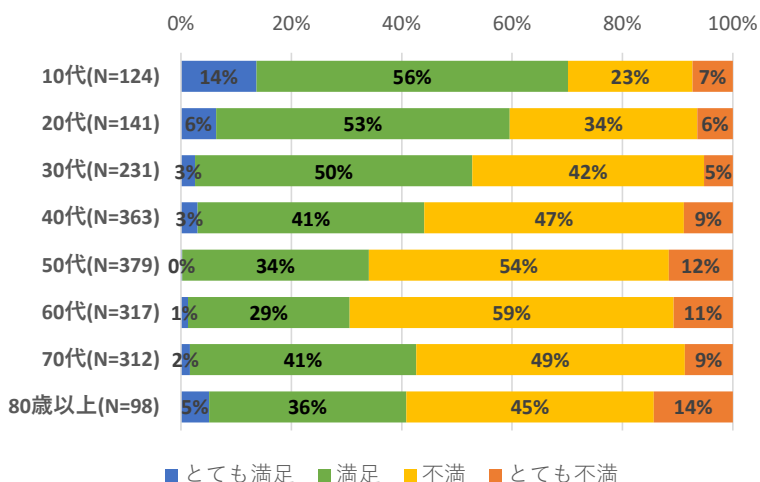


図 快適性に対する年代別満足度

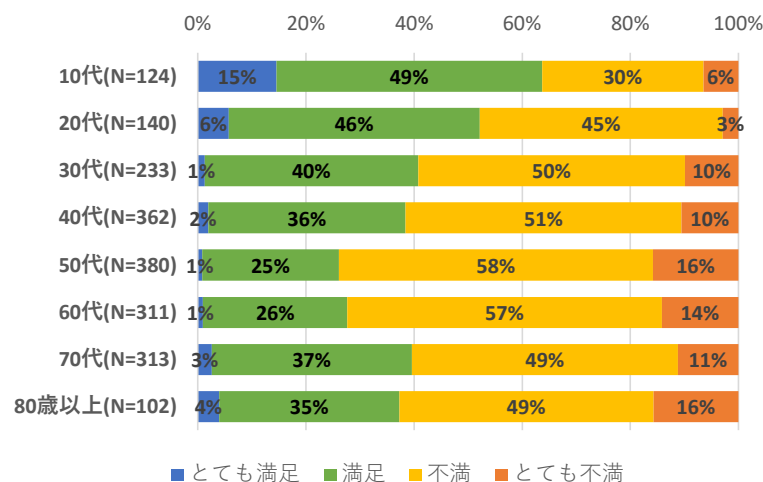


図 安全性に対する年代別満足度

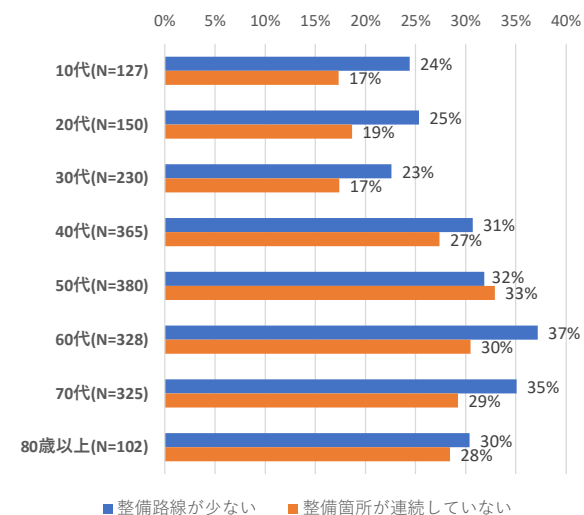


図 自転車レーン整備箇所への不満

2-3. さいたま市の自転車施策について

■年代別満足度：ルール・マナー、情報提供、取組

- ルール・マナー、情報提供、市の取組については、いずれも50代以上の満足度が低い。
- 50代以上は、ルール・マナーが守られていないと感じており、引き続き周知・啓発等の安全利用の強化が必要である。
- 情報提供、市の取組についても、50代以上の満足度が低く、中高年向けの情報発信・取組み充実が求められる。
- いずれの項目も50代、60代の満足度が低く、この理由については協議会にて議論が必要である。

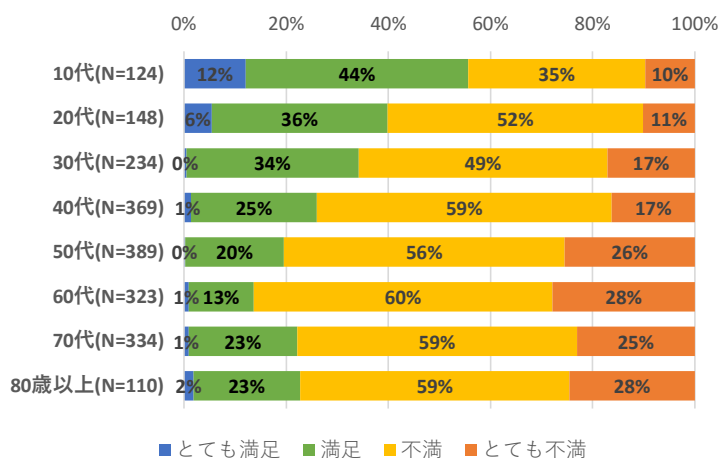


図 ルール・マナーに対する年代別満足度

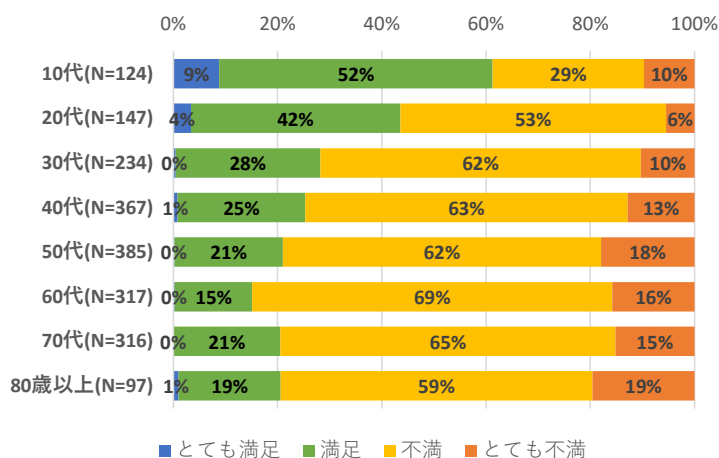


図 情報提供に対する年代別満足度

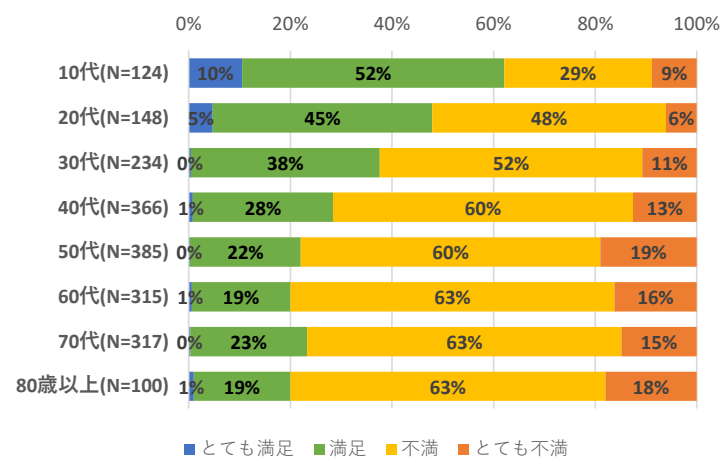


図 取組みに対する年代別満足度

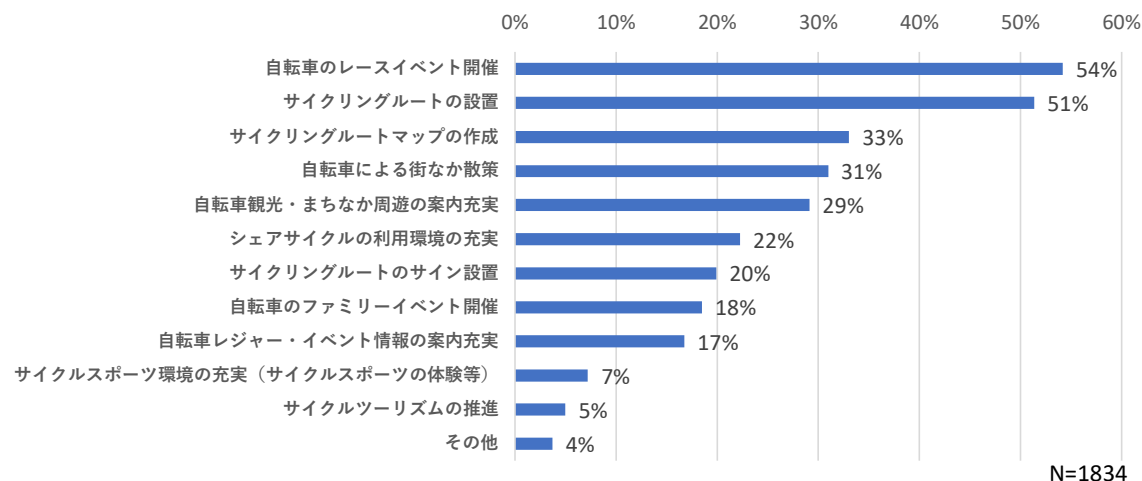
2-3. さいたま市の自転車施策について

■自転車のスポーツ・レジャー環境やイベントを充実させる上で必要な取組

○スポーツ・レジャーに必要な取組は世代を問わず「自転車のレースイベント開催」が最も多く、「サイクリングルート」の設置「サイクリングルートマップの作成」など、サイクリング関連への期待も大きい。

○引き続きレースイベントを開催して自転車への関心を高めるとともに、サイクリング利用環境の充実が必要である。

表 年代別自転車のスポーツ・レジャー環境やイベントを充実させる上で必要な取組TOP3



順位	10代	20代	30代	40代
1	サイクリングルートの設置	自転車のレースイベント開催		サイクリングルートの設置
2	自転車のレースイベント開催	サイクリングルートの設置		自転車のレースイベント開催
3	シェアサイクルの利用環境の充実	サイクルツーリズムの推進	シェアサイクルの利用環境の充実	サイクリングルートマップの作成
順位	50代	60代	70代	80代
1	自転車のレースイベント開催			
2	サイクリングルートの設置			
3	自転車観光・まちなか周遊の案内充実	サイクリングルートマップの作成	サイクルツーリズムの推進	サイクリングルートマップの作成

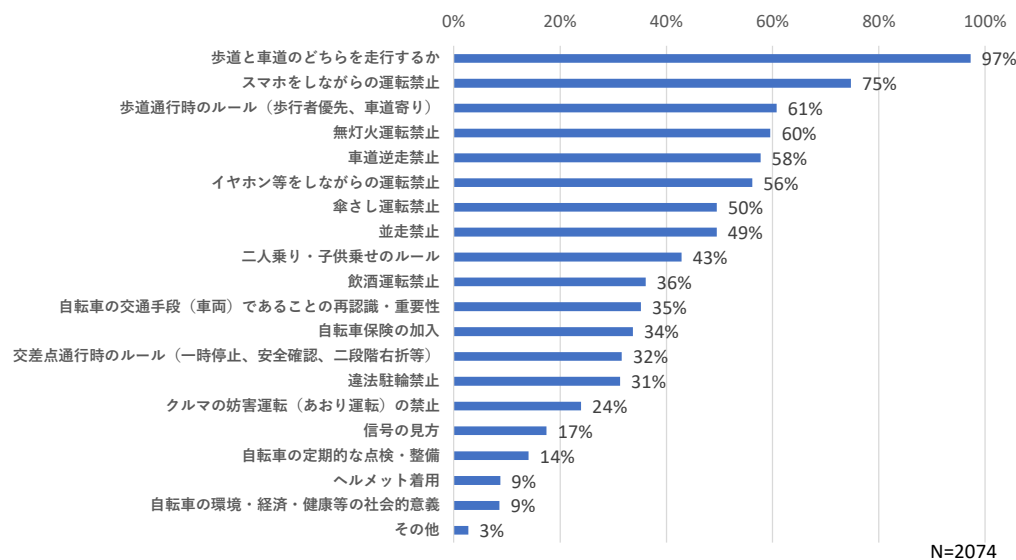
図 自転車のスポーツ・レジャー環境やイベントを充実させる上で必要な取組

2-3. さいたま市の自転車施策について

■ルール等の交通安全を周知・啓発する上で、今後必要な取組

- ルール周知・啓発に必要な取組は世代を問わず「歩道と車道のどちらを走行するか」や「歩道通行時のルール」等の走行ルールに関する内容が最も多く、その他「スマホをしながらの運転禁止」「無灯火」「逆走」「イヤホン」等の安全運転義務違反に関する内容も多い。
- 引き続きリーフレット・看板等により正しい通行ルールの周知を進めていく必要があり、スマホ・イヤホン等のながら運転について重点的に啓発していくことも必要である。

表 年代別ルール等の交通安全を周知・啓発する上で、今後必要な取組TOP3



順位	10代	20代	30代	40代
1	歩道と車道のどちらを走行するか			
2	スマホをしながらの運転禁止			
3	歩道通行時のルール（歩行者優先、車道寄り）			車道逆走禁止
順位	50代	60代	70代	80代
1	歩道と車道のどちらを走行するか			
2	スマホをしながらの運転禁止			
3	歩道通行時のルール（歩行者優先、車道寄り）		無灯火運転禁止	

図 ルール等の交通安全を周知・啓発する上で、今後必要な取組

2-3. さいたま市の自転車施策について

■ルール等の交通安全を周知・啓発する上で、今後必要な手法

- ルール周知・啓発に必要な方法としては「ホームページ」「ポスター」が多い結果となった。なお、70代以上はホームページは3位となり、ポスター、市報による周知を望む声が多い。
- 引き続き、ホームページによる周知を進めるとともに、高齢者向けを対象にポスターや市報を用いた周知をすることが必要である。

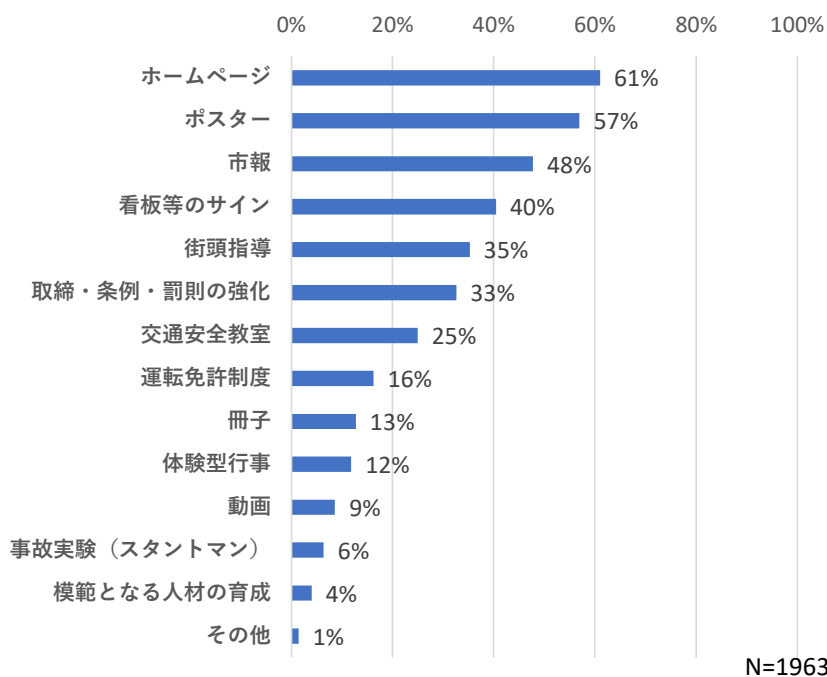


表 年代別ルール等の交通安全を周知・啓発する上で、今後必要な手法TOP3

順位	10代	20代	30代	40代
1	ホームページ			
2	ポスター			
3	看板等のサイン	市報		
順位	50代	60代	70代	80代
1	ホームページ		ポスター	市報
2	ポスター		市報	ポスター
3	市報		ホームページ	

図 ルール等の交通安全を周知・啓発する上で、今後必要な方法

2-3. さいたま市の自転車施策について

■ルール等の交通安全を周知・啓発する上で、今後必要な啓発対象

○ルール周知・啓発するうえで必要な啓発対象として、ほとんどの世代で「中高生」「高齢者」「小学生」を挙げていた。

○引き続き、小中高生や高齢者を対象とした自転車教室などの開催するなどの方法で啓発することが必要である。

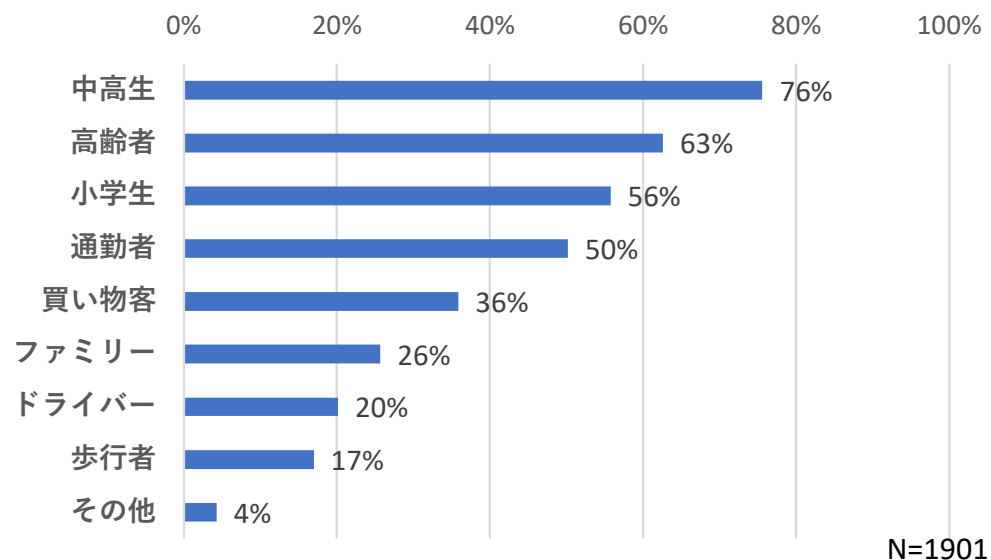


表 年代別ルール等の交通安全を周知・啓発する上で、今後必要な啓発対象TOP3

順位	10代	20代	30代	40代
1	中高生			
2	小学生	通勤者	高齢者	
3	高齢者	小学生		
順位	50代	60代	70代	80代
1	中高生			高齢者
2	高齢者		中高生	
3	小学生			

図 ルール等の交通安全を周知・啓発する上で、今後必要な対象

2-3. さいたま市の自転車施策について

■自転車利用環境を向上させる上で、今後必要な取組

- 自転車利用環境向上に必要な取組は世代を問わず「自転車通行空間のネットワーク化」が最も多く、次いで「自転車通行空間の改善」が多い結果となった。
- 引き続き、自転車通行空間の整備を進めていくことが必要である。

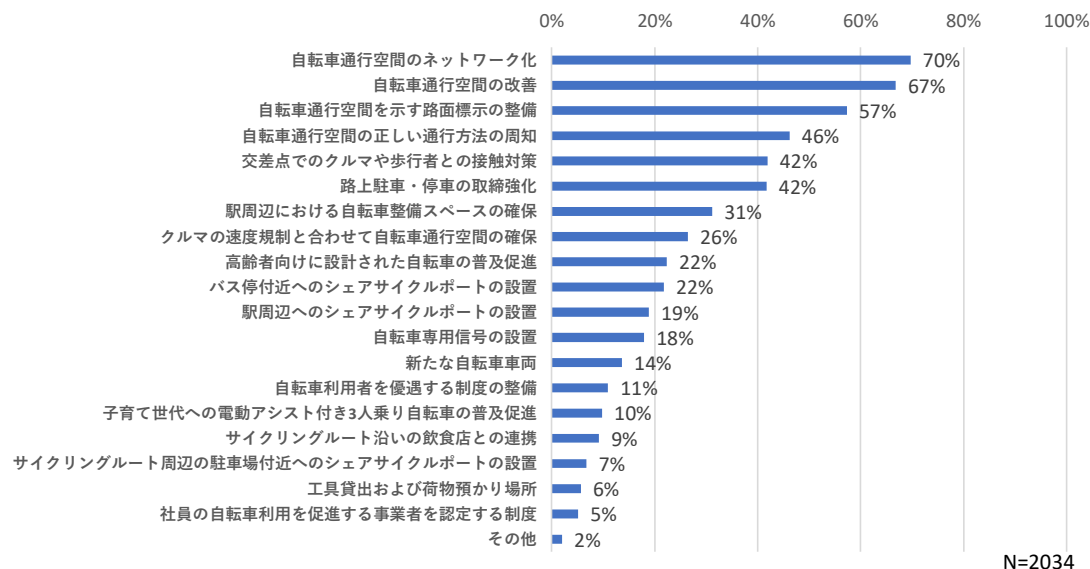


図 自転車利用環境を向上させる上で、今後必要な取組

表 年代別自転車利用環境を向上させる上で、今後必要な取組TOP3

順位	10代	20代	30代	40代
1	自転車通行空間のネットワーク化			
2	自転車通行空間の改善			
3	自転車通行空間を示す路面標示の整備			
順位	50代	60代	70代	80代
1	自転車通行空間の改善	自転車通行空間のネットワーク化		
2	自転車通行空間のネットワーク化	自転車通行空間の改善		
3	自転車通行空間を示す路面標示の整備			路上駐車・停車の取締強化

2-3. さいたま市の自転車施策について

■ 駐輪環境を充実させる上で、今後必要な取組

- 駐輪環境を充実させる上で必要な取組は世代を問わず「駅周辺への駐輪場整備」が最も多く、次いで「駐輪場の低料金化」「商業施設や公共施設への駐輪場整備」が多い結果となった。
- 引き続き、駅や施設周辺の駐輪場の充実が必要である。

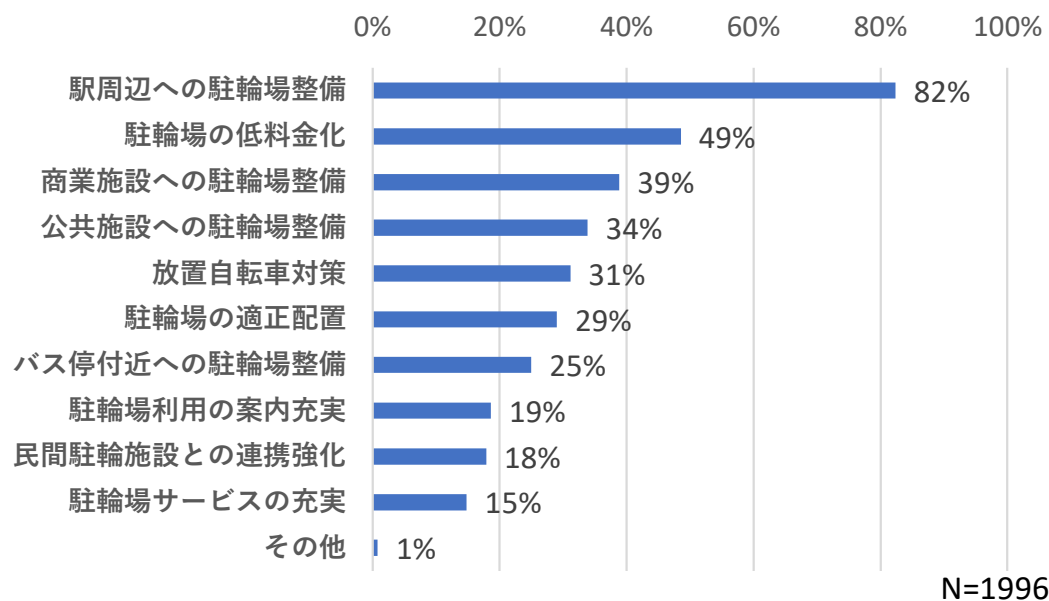


表 年代別駐輪環境を充実させる上で、今後必要な取組TOP3

順位	10代	20代	30代	40代
1	駅周辺への駐輪場整備			
2	駐輪場の低料金化			
3	公共施設への駐輪場整備			商業施設への駐輪場整備
順位	50代	60代	70代	80代
1	駅周辺への駐輪場整備			
2	駐輪場の低料金化	商業施設への駐輪場整備	駐輪場の低料金化	放置自転車対策
3	商業施設への駐輪場整備	駐輪場の低料金化	放置自転車対策	駐輪場の低料金化

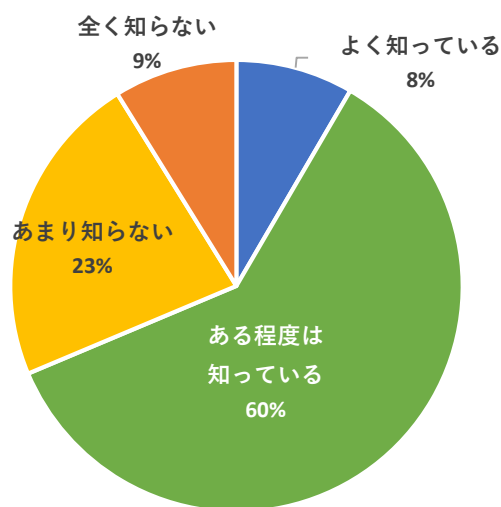
図 駐輪環境を充実させる上で、今後必要な取組

2-4. 安全利用とルールについて

■自転車の交通ルールの主観的認知度

○「あなたは自転車の交通ルールを知っている方だと思うか」という問いに対しては、世代問わず、「ある程度は知っている」が最も多かった。

○基本的なルールは知っているが、自信が無い点も多いと考えられ、間違いやすいルールなどに重点を置いた周知を図る必要がある。



N=2106

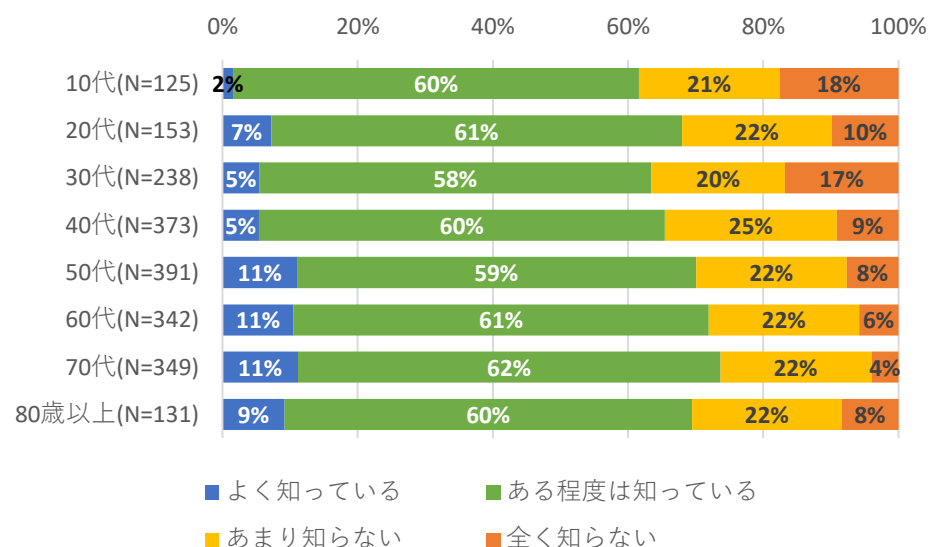


図 自転車の交通ルールの主観的認知度（左：全体、右：年代別）

2-4. 安全利用とルールについて

■自転車のルールと安全利用について、より詳しく知りたい項目

○ルールと安全利用で知りたい項目は「車道の通行方法」「歩道の通行方法」「交差点の通行方法」が多い。

○引き続きリーフレット・看板等により、車道・交差点等の正しい通行方法の情報提供が必要である。

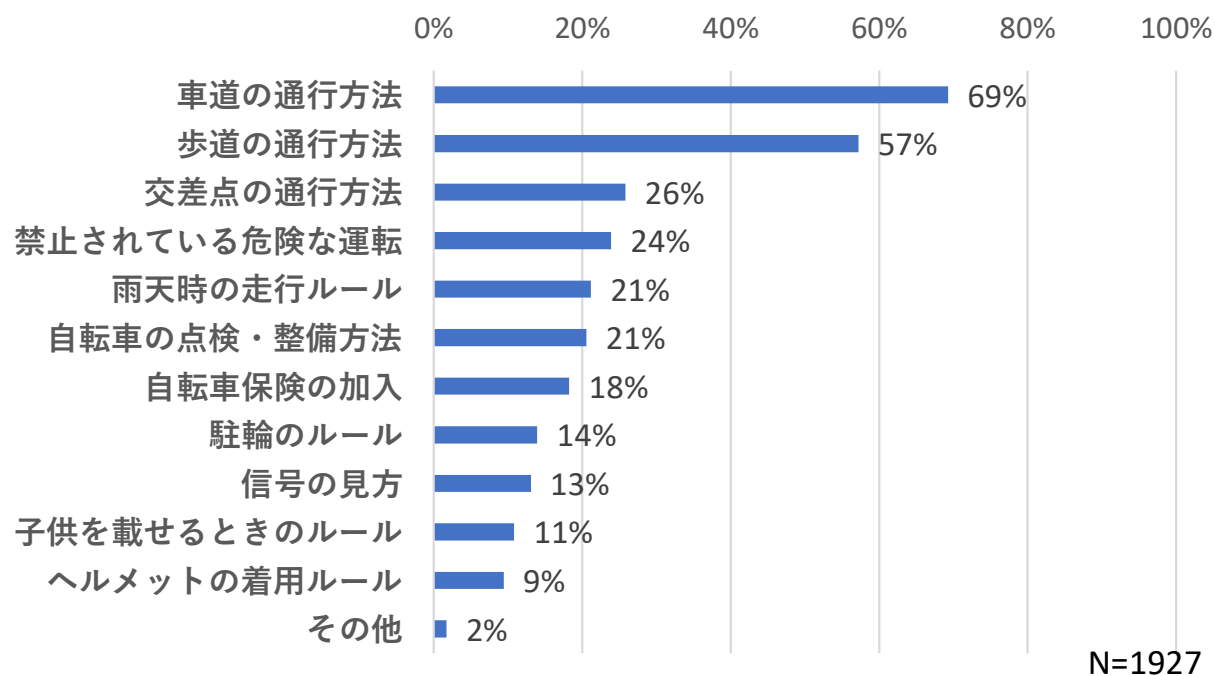


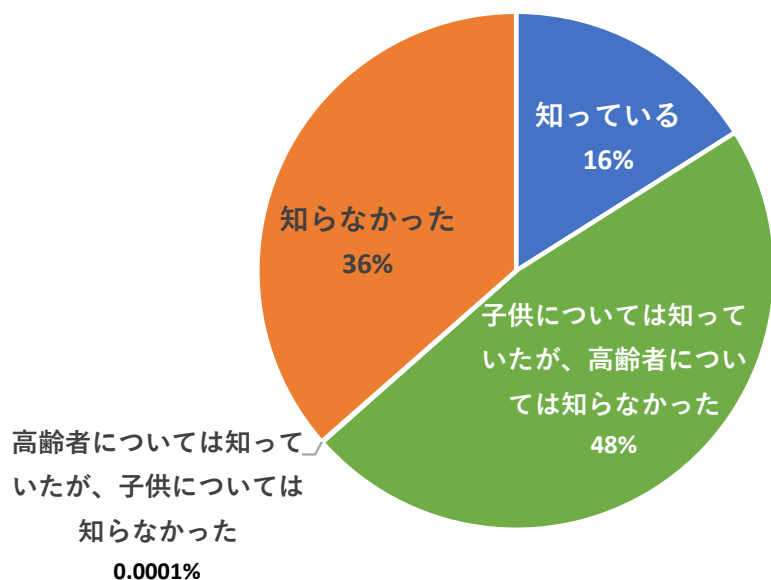
図 自転車のルールと安全利用について、より詳しく知りたい項目

2-4. 安全利用とルールについて

■子ども及び高齢者が自転車を利用するときはヘルメットの着用を努めるよう義務付けられていること

○ヘルメット着用の義務について、「子供については知っていたが、高齢者については知らなかった」が最も多く、「知らなかった」も3割以上と多い。

○ヘルメット着用に関する周知を進めていく必要があり、特に高齢者向けの周知充実が必要である。



N=2109

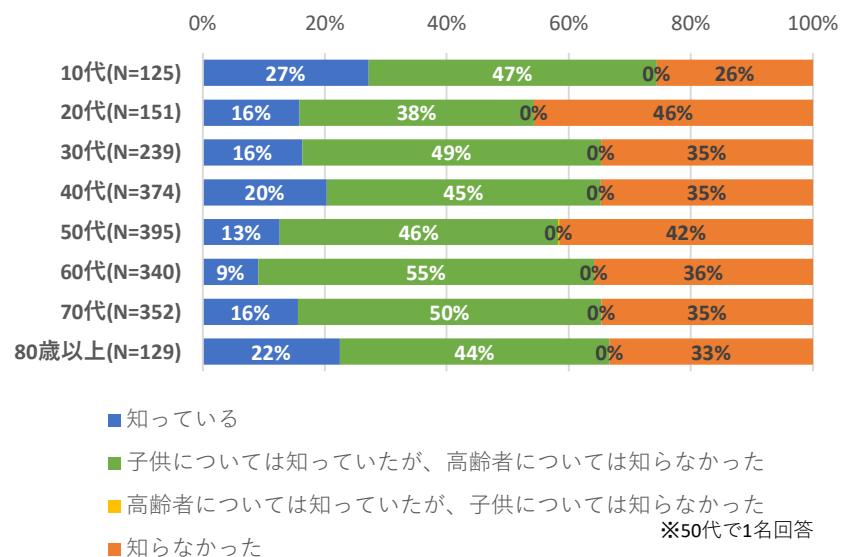


図 子供と高齢者に関連するヘルメット着用義務の認知度（左：全体、右：年代別）

2-4. 安全利用とルールについて

■子供と高齢者に対するヘルメットの着用状況

- 子供と高齢者のヘルメットの着用状況は、「着用していない、または促していない」が約6割と多く、着用しない理由は、「ルールを知らなかった、又は、今までの習慣」が最も多かった。
- ヘルメットに関連するルールが認知されていないほか、習慣で着用していないことから、子育て世代や高齢者世帯を中心に周知するなど、周知対象を絞りつつ強化することが必要である。

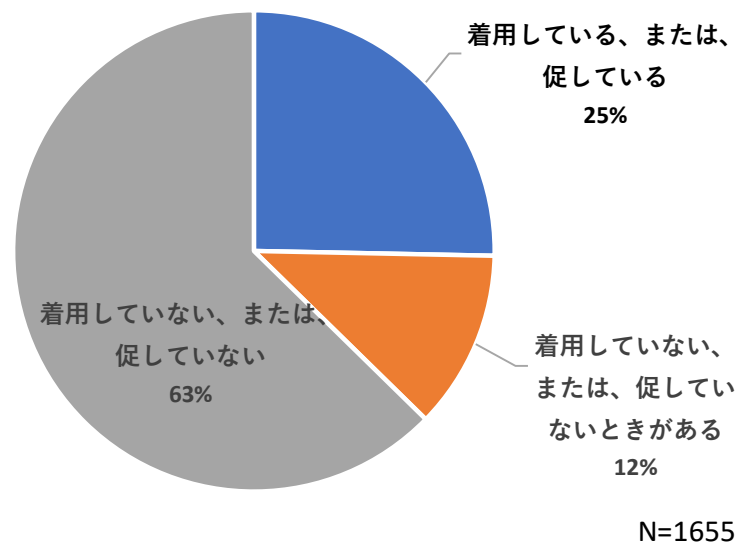


図 子供と高齢者に対するヘルメットの着用

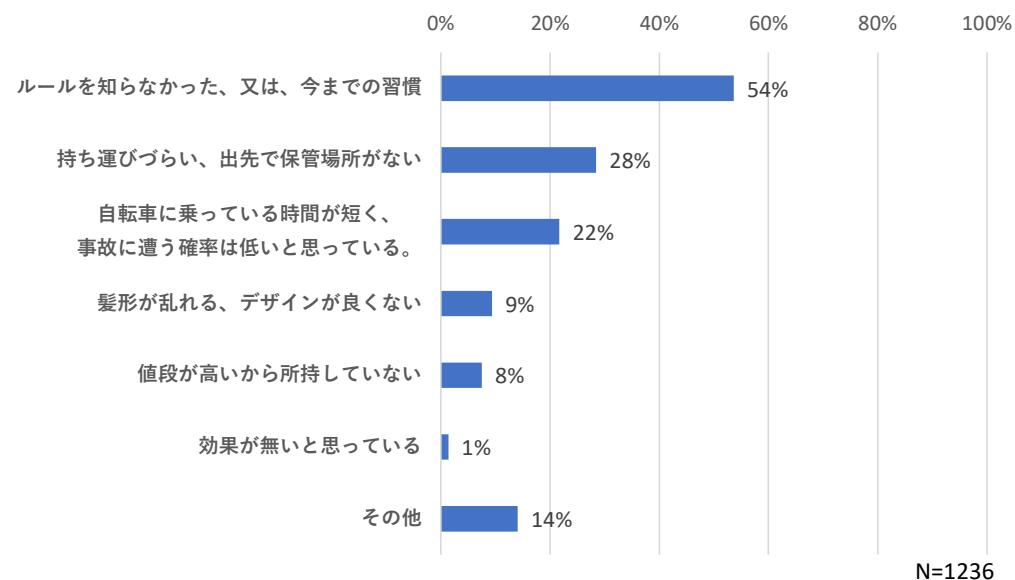


図 ヘルメットを着用しない理由

2-4. 安全利用とルールについて

■自転車損害保険について

- 自転車損害保険については、知っている方が約8割とかなり認知されており、知っていると回答した回答者のうち、6割以上が自転車損害保険に加入している。
- 保険に加入しない理由としては、自転車の利用者であっても感覚的に、多く使うわけではないことが理由として挙げられた。
- 自転車損害保険の認知度・加入状況いずれも高く、自転車の利用頻度の少ない層を中心に引き続き加入促進に取り組んでいくことが必要である。

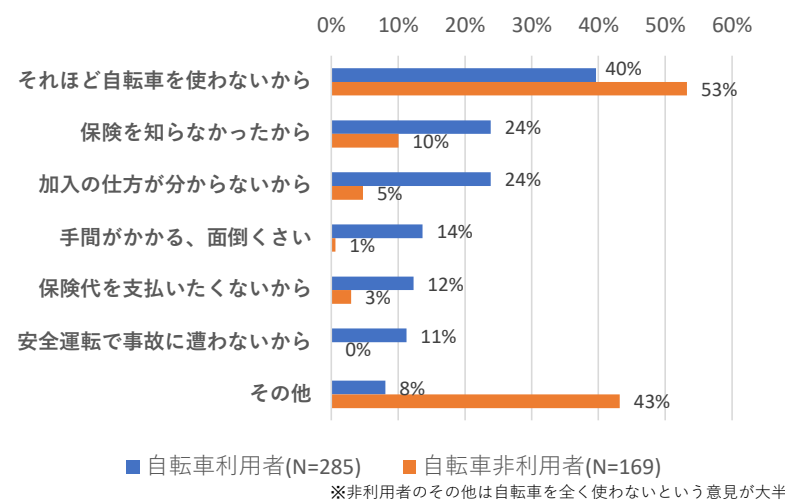
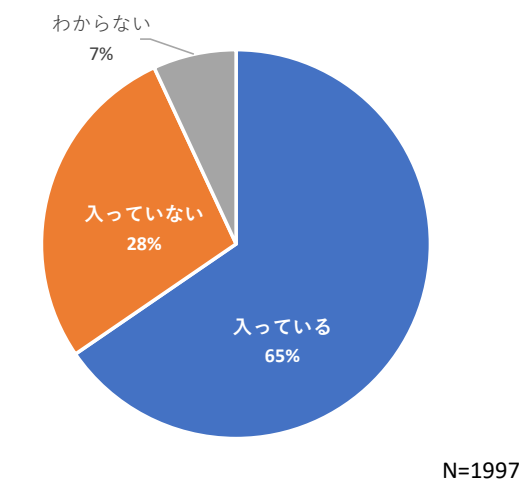
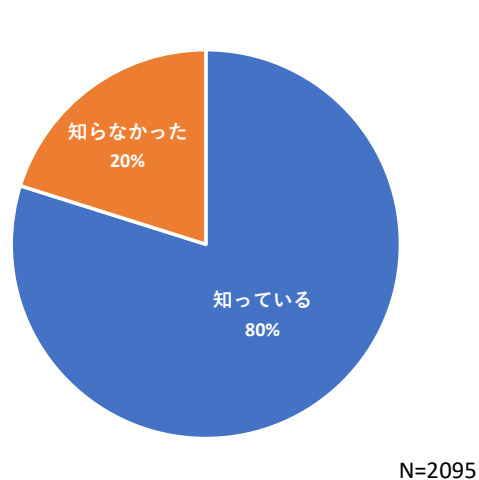


図 自転車損害保険加入義務化の認知度

図 自転車損害保険加入状況

図 保険に加入しない理由

2-4. 安全利用とルールについて

■自転車損害保険について（年代別）

○年代別では、自転車保険加入義務化の認知度・加入状況共に20代が低い。

○20代を中心に加入促進に取り組んでいくことが必要である。

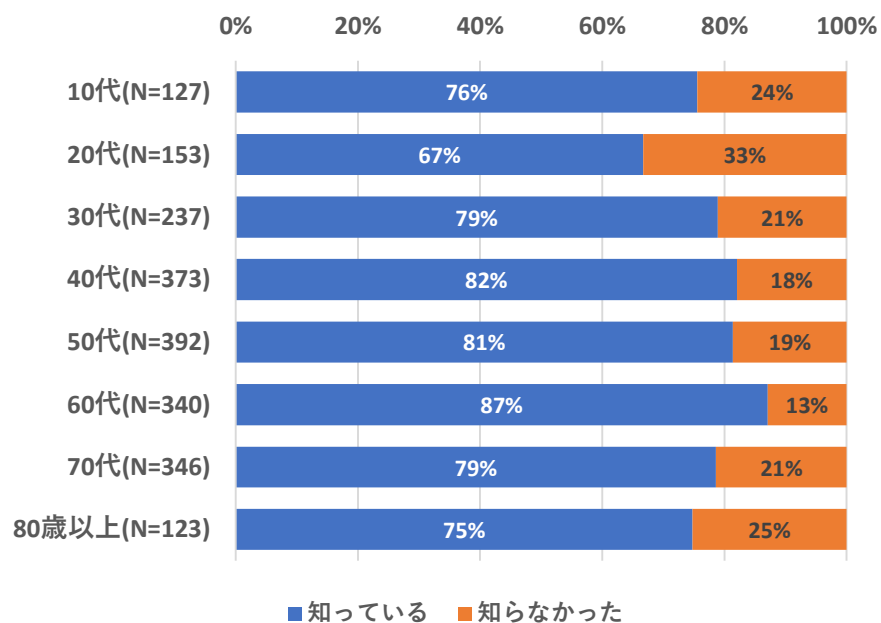


図 年代別自転車損害保険加入義務化の認知度

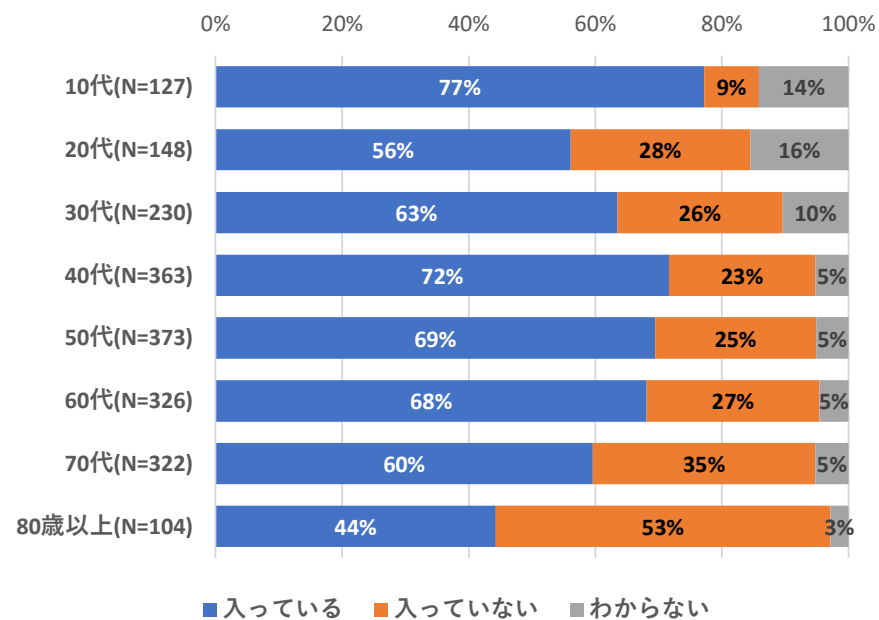


図 年代別自転車損害保険加入状況

2-5. 駐輪場の現状について

■最寄りの駅で駐輪場充実度

○駐輪場の満足度は、鉄道駅により傾向は異なり、大宮、浦和、岩槻、南与野、七里等で、半数以上の方が足りないと感じている。

○各駅の駐輪場の利用状況も確認しつつ、駐輪環境の充実が必要である。

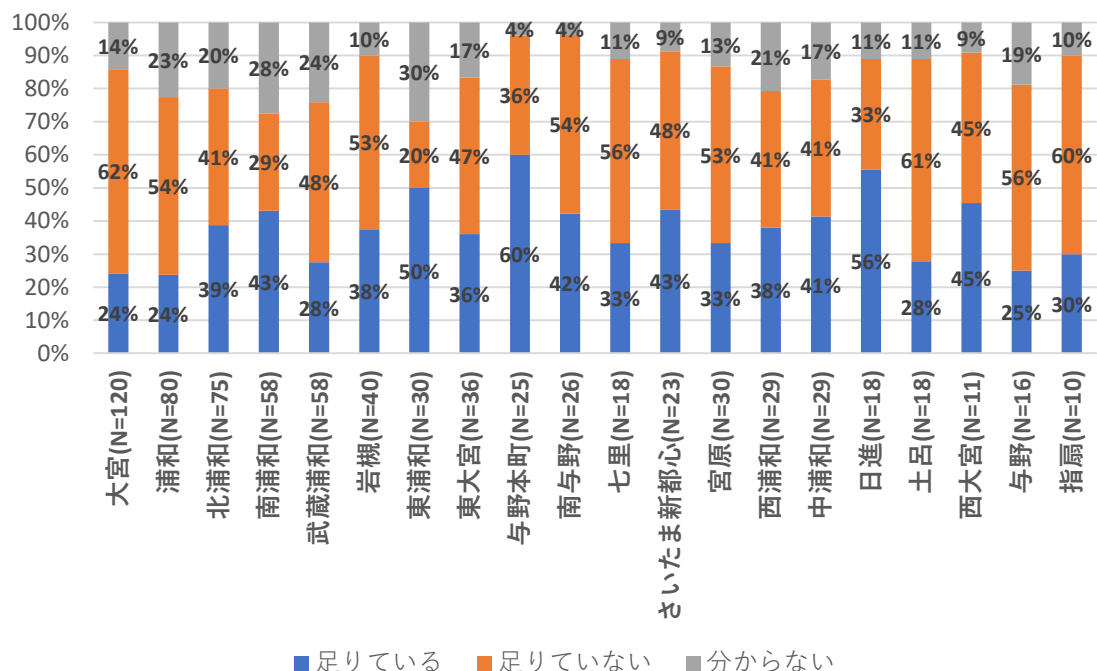


図 利用者の多い最寄り駅における駐輪場の充実度
(利用者数上位20駅を記載)

2-6. 自転車の走行環境について

■自転車レーンの整備状況について

- 自転車レーンの整備状況については、「自転車レーンの整備により、自転車により安心して車道を走れるようになった」が最多で半数を超えており、一定の評価をされていると考えられる。
- 「自転車レーンの整備により、自転車により安心して車道を走れるようになった」回答者のうち、西区が低い結果となった。
- 一方「路上駐車車両があり、車道を走りづらい」「車の運転手にも自転車レーンがあることを意識してほしい」といった意見も3割程度ある。
- 西区を中心に引き続きレーンの整備を進めるとともに、自動車運転手への周知・啓発の強化が必要である。

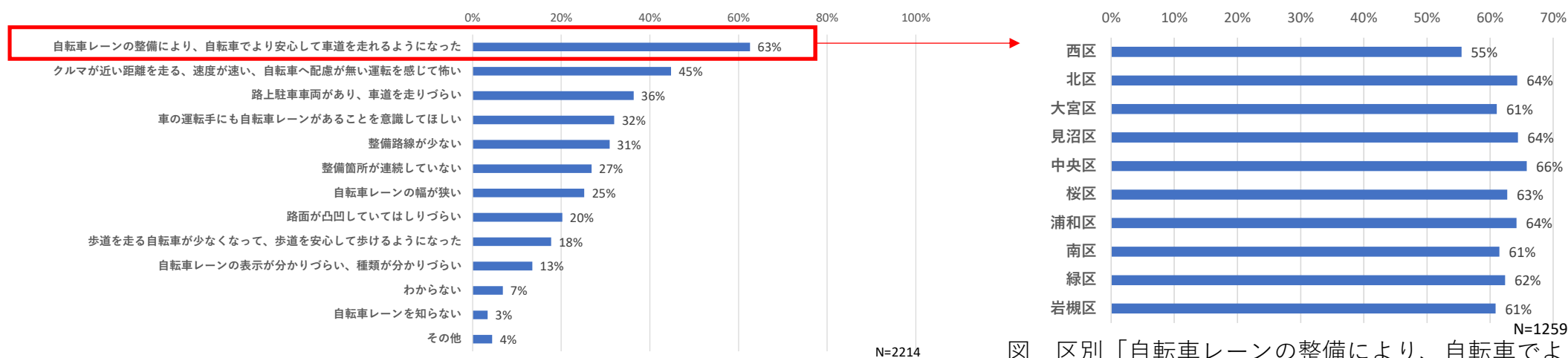


図 自転車レーンの整備状況

図 区別「自転車レーンの整備により、自転車により安心して走れるようになった」回答割合

2-6. 自転車の走行環境について

■今後の自転車レーンの整備について

○自転車レーンを整備すべき場所・路線としては、駅周辺の人通りが多い路線や学校周辺の通学路で、交通量の多い路線や自転車の通行が危険な路線が多い傾向であった。

○駅や学校近辺の交通量の多い路線を中心に自転車レーンを引き続き整備する必要がある。

表 自転車レーンを整備すべき場所・路線上位10種類

(N=2011)

順位	自転車レーンを整備すべき場所	自転車レーンを整備すべき路線	回答割合
1	駅周辺の人通りが多い路線や場所	クルマの交通量が多い路線	41%
2		自転車の交通量が多い路線	38%
3		車道が狭く、自転車で通行するのが危ないと思われる路線	37%
4		歩行者が多い路線	36%
5	学校周辺の通学路	自転車の交通量が多い路線	28%
6		クルマの交通量が多い路線	28%
7		歩行者が多い路線	26%
8		車道が狭く、自転車で通行するのが危ないと思われる路線	26%
9	駅周辺の人通りが多い路線や場所	過去に自転車が関連した事故が多く発生している路線	26%
10	地域の生活道路	車道が狭く、自転車で通行するのが危ないと思われる路線	25%

2-7. 最近の自転車施策等について

■シェアサイクルの認知状況・利用状況・利用しない理由

- シェアサイクルについて、約8割の回答者が認知していた。
- シェアサイクルを利用したことがない方が9割以上であり、利用しない理由は、「自分の自転車があり、借りる必要が無い」が大半であった。
- 認知はされているが、使ったことがない方が多く、サイクルポート充実にあわせて、簡単に利用できる、お出かけ先での利用紹介等、情報提供による利用促進も必要である。

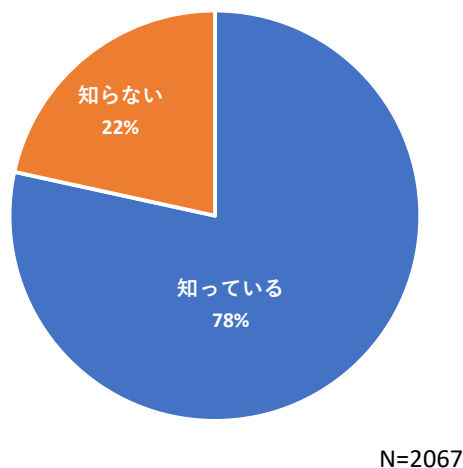


図 シェアサイクルの認知状況

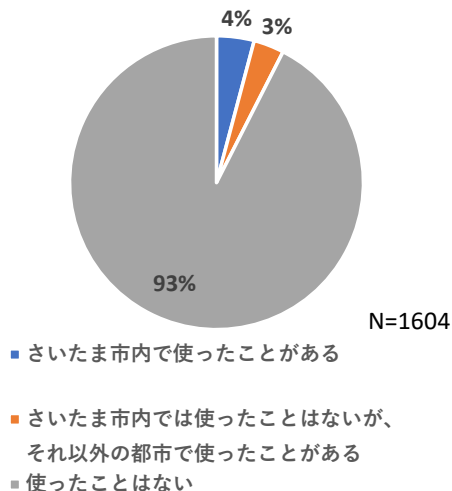


図 シェアサイクルの利用状況

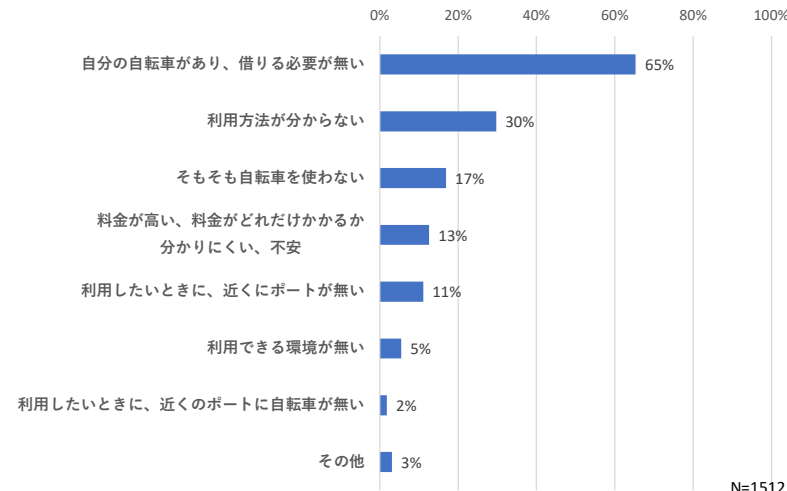


図 シェアサイクルを利用しようと思わない理由

2-7. 最近の自転車施策等について

■シェアサイクルの認知状況・利用状況（年代別）

○シェアサイクルの認知状況、利用状況共に30代が最も高く、年代が上がるにつれ下がっていく傾向にある。

○比較的に利用されている30代、40代へのさらなる利用促進を図るほか、50代以上の方に使っていただくよう、使い方教室を開くなどの取組みも必要である。

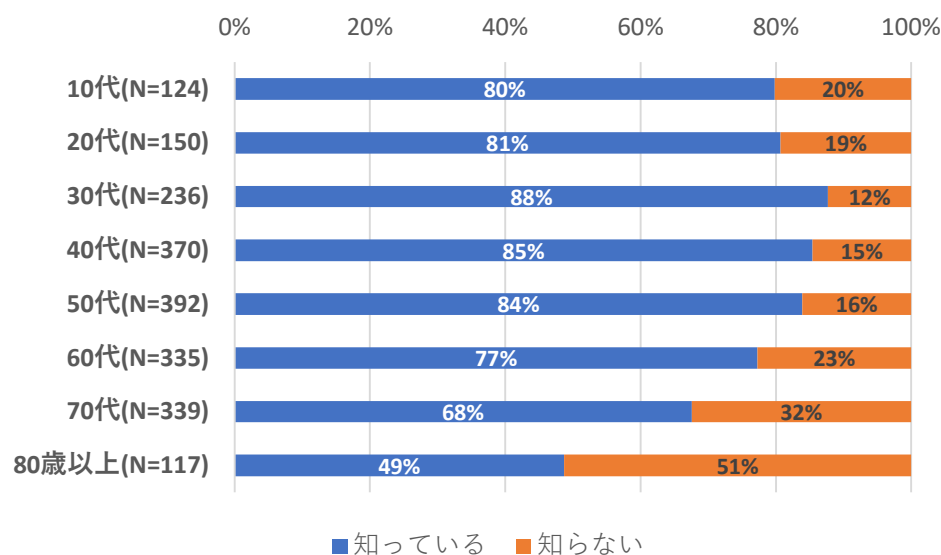


図 年代別シェアサイクルの認知状況

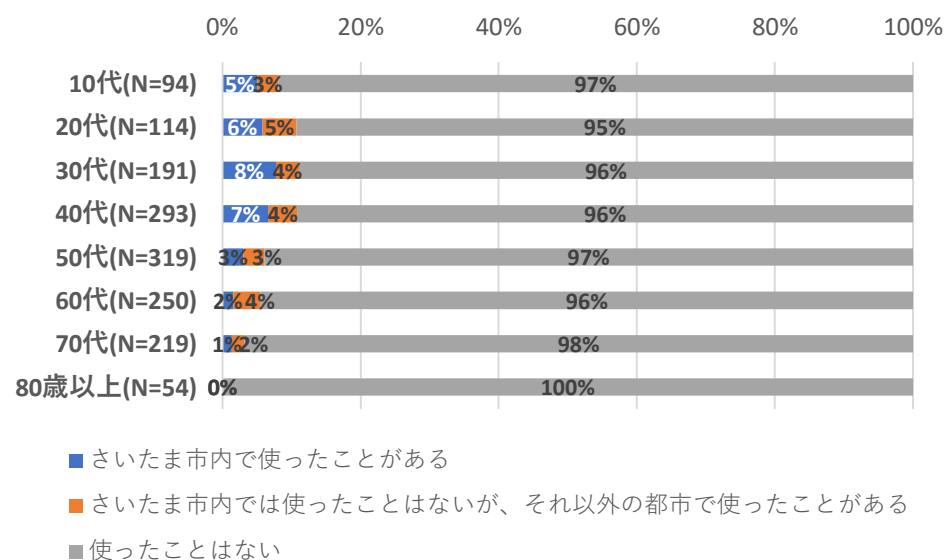


図 年代別シェアサイクルの利用状況

2-7. 最近の自転車施策等について

■コロナ禍での自転車利用の変化について

○コロナ禍における移動手段の変化は、いずれの目的でも「利用は変わらない」が大半であった。

○目的別では、買い物や健康づくり・サイクリングでの自転車利用が増えている。一方、食事・交流等の利用は減少傾向にあり、不要不急の外出を控える等、生活様式の変化が影響していることが考えられる。

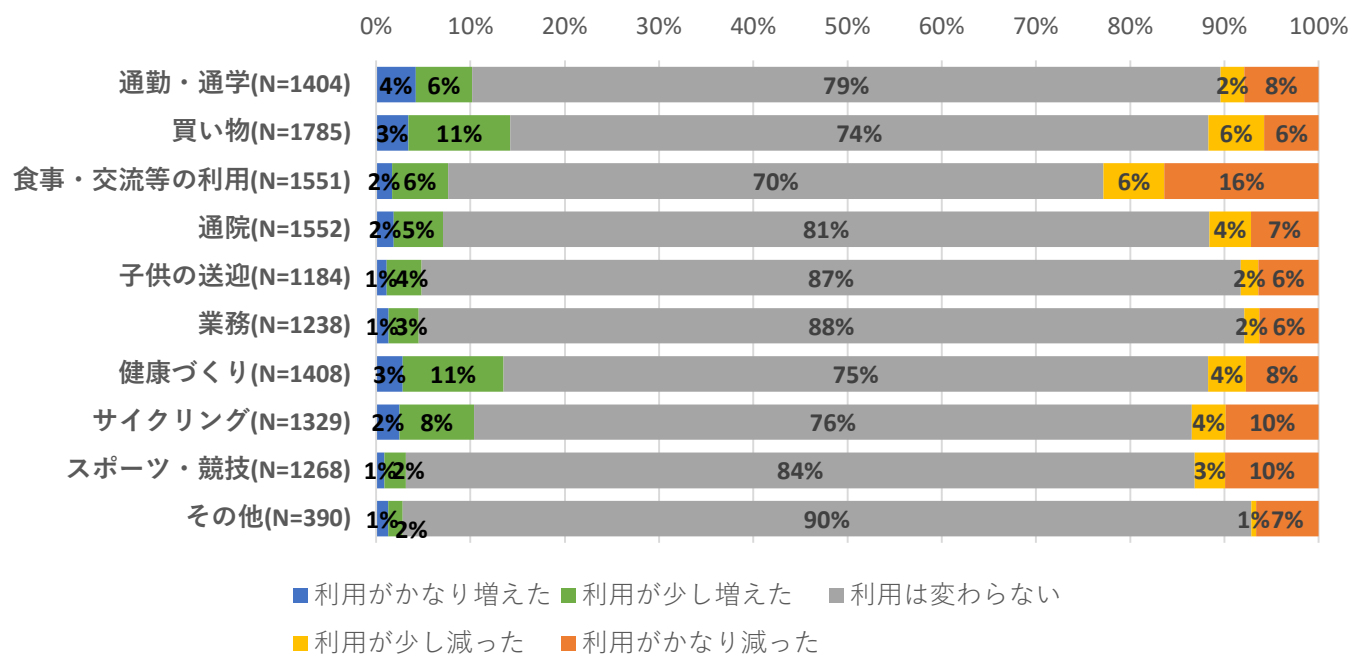


図 コロナ禍前後における自転車利用の変化

2-7. 最近の自転車施策等について

■ 感染リスクを考慮した移動手段の変化

- 感染リスク防止では、「鉄道の利用を控えた」が最も多く、「自転車での移動を増やした」との回答者は2割以下であった。
- 年代別では、10代、20代では見直しをしていない回答者が多く、30代以降は鉄道の利用を控えた回答者が多いが、いずれも自転車での移動を増やした割合は2割程度以下であった。
- 新しい日常において自転車は他人との接触を避けながら移動できる手段でもあり、その長所をより打ち出していくことが必要である。

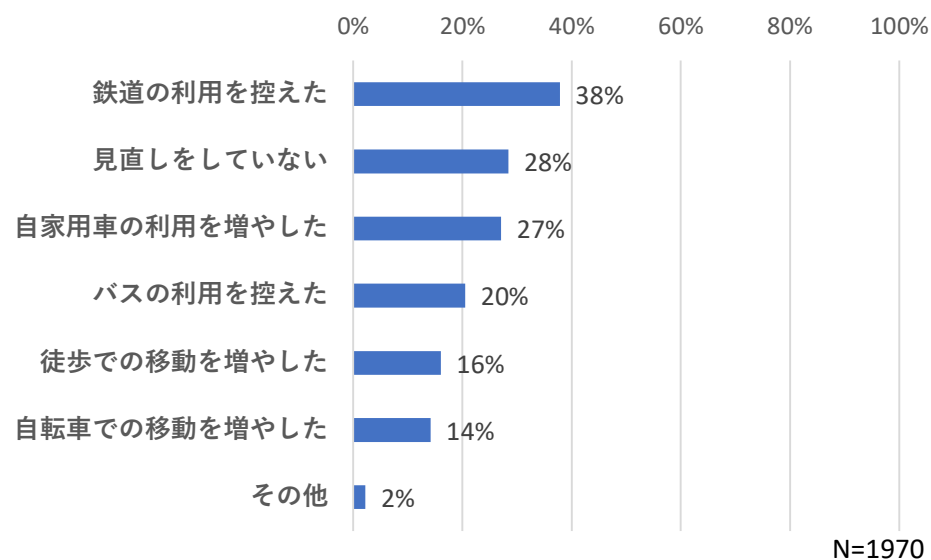


図 コロナ禍における移動手段の変化

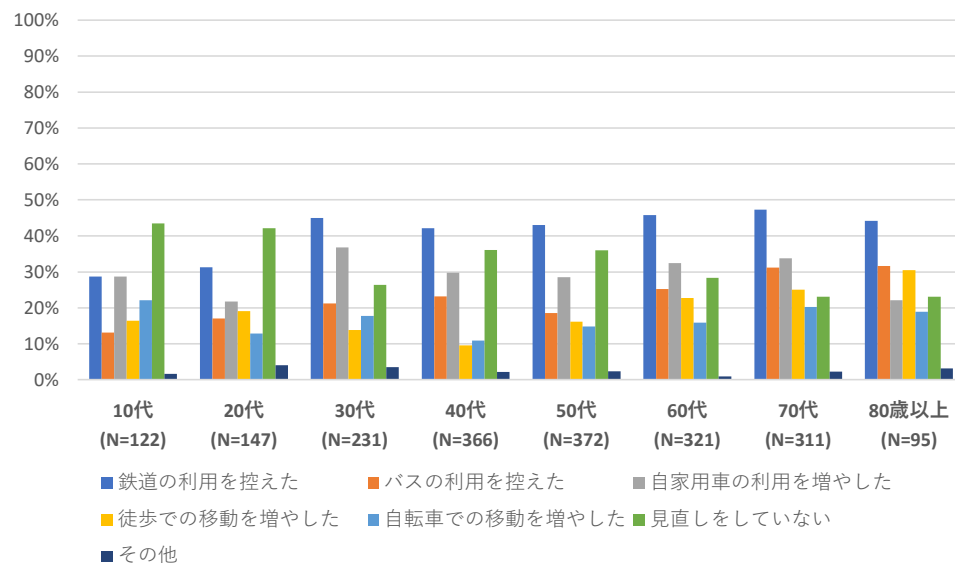


図 年代別感染リスクを考慮した移動手段の変化

3. まとめ

分類 番号	設問分類	アンケートにより分かったこと
1	個人属性	<ul style="list-style-type: none"> • 所有する自転車の種類は、シティ車が最も多い。 • 子供乗せを含む電動アシスト付自転車は約13%であり、前回と比較して上昇している。 • 免許があり運転している方は、30～60代で半数以上である。 • 自動車が運転できない方の代替手段は、徒歩が最も多く、その他自転車や公共交通が多い。
2	自転車の利用状況	<ul style="list-style-type: none"> • 自転車の使用頻度は、H26時と比較すると、週5日以上ヘビーユーザーが減少した一方で、月数回程度のライトユーザーが増加している。 • 自転車の利用目的は、買い物が最も多く、通勤・通学、私用、通院など幅広い目的で利用されている。 • 利用意向としては2.5～3.5kmの移動をカバーできる。
3	さいたま市の自転車施策について	<ul style="list-style-type: none"> • 満足度については全ての項目で、半数以上が「不満」「とても不満」と回答している。 • スポーツ・レジャーに必要な取組は世代を問わず「自転車のレースイベント開催」が最も多く、「サイクリングルートの設置」「サイクリングルートマップの作成」など、サイクリング関連への期待も大きい。 • ルール周知・啓発に必要な取組は世代を問わず走行ルールに関する内容が最も多い。 • ルール周知・啓発に必要な方法としては「ホームページ」「ポスター」が多い。 • ルール周知・啓発するうえで必要な啓発対象として、ほとんどの世代で「中高生」「高齢者」「小学生」を挙げていた。 • 自転車利用環境向上に必要な取組は世代を問わず「自転車通行空間のネットワーク化」が最も多い。 • 駐輪環境を充実させる上で必要な取組は世代を問わず「駅周辺への駐輪場整備」が最も多い。

3. まとめ

分類 番号	設問分類	アンケートにより分かったこと
4	安全利用とルールについて	<ul style="list-style-type: none"> 「あなたは自転車の交通ルールを知っている方だと思うか」という問いに対しては、世代問わず、「ある程度は知っている」が最も多い。 ルールと安全利用で知りたい項目は「車道の通行方法」「歩道の通行方法」「交差点の通行方法」が多い。 ヘルメット着用の義務について、「子供については知っていたが、高齢者については知らなかった」が最も多く、「知らなかった」も3割以上と多い。 子供と高齢者のヘルメットの着用状況は、「着用していない、または促していない」が約6割と多く、着用しない理由は、「ルールを知らなかった、又は、今までの習慣」が最も多かった。 自転車損害保険については、知っている方が約8割とかなり認知されており、知っている回答者のうち、6割以上が自転車損害保険に加入している。
5	駐輪場の現状について	<ul style="list-style-type: none"> 駐輪場の満足度は、鉄道駅により傾向は異なり、大宮、浦和、岩槻、南与野、七里等で、半数以上の方が足りないと感じている。
6	自転車の走行環境について	<ul style="list-style-type: none"> 自転車レーンの整備状況については、「自転車レーンの整備により、自転車により安心して車道を走れるようになった」が最多で半数を超えて最多であった。 自転車レーンを整備すべき場所・路線としては、駅や学校周辺の交通量の多い路線であった。
7	最近の自転車施策等について	<ul style="list-style-type: none"> シェアサイクルを利用したことがない方が9割以上であり、利用しない理由は、「自分の自転車があり、借りる必要が無い」が大半であった。 コロナ禍における移動手段の変化は、いずれの目的でも「利用は変わらない」が大半だが、食事・交流の利用は減少している。 感染リスク防止では、「鉄道の利用を控えた」が最も多く、「自転車での移動を増やした」との回答者は2割以下であった。