

市民アンケート調査結果

1. 調査の概要

(1)調査方法

R6 年度においては、郵送での調査票配布・回収を基本に、調査票記載の QR コードから web での回答を併用して、1059 サンプルの有効回答を取得している。

表 1-1 調査の概要

調査対象者	無作為抽出した市民 4,000 人
調査方法	調査対象者に郵送にて配布・回収、web での回答と併用
調査期間	2024 年 6 月 28 日投函～7 月 30 日
サンプル数	1,059 人
回収率	26.5%

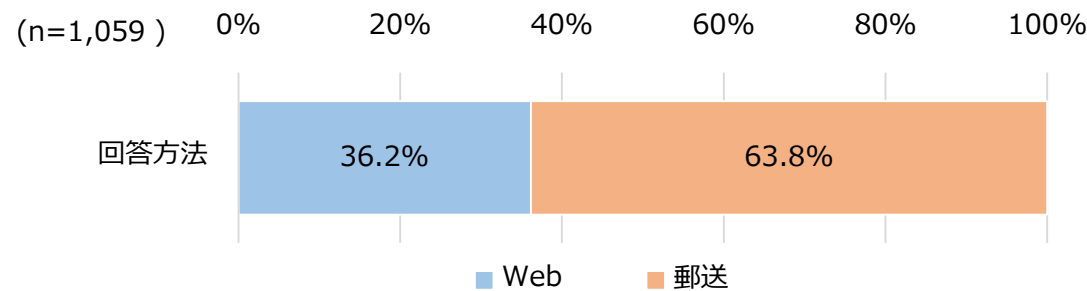


図 1-1 回答方法

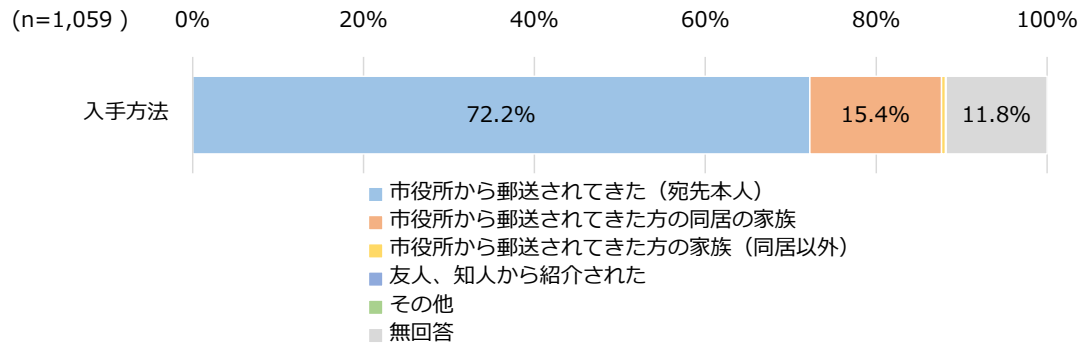


図 1-2 アンケートの入手方法

(2) 回答者の属性

1) 回答者の年齢階層・性別

アンケートの回答者は、年齢階層は40代以上の回答割合が高く、市の実績人口の年齢構成と比べ、10代以下と20代の若年世代の回答割合が低めになっている。

また、女性の回答割合が男性よりも高くなっている。

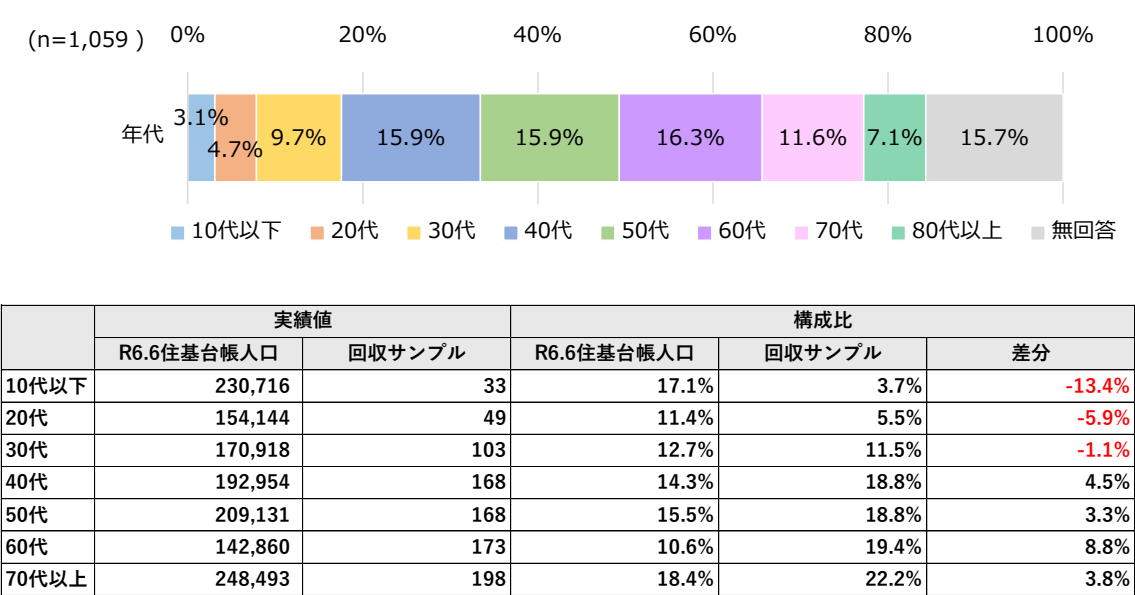


図 1-3 回答者の年齢階層

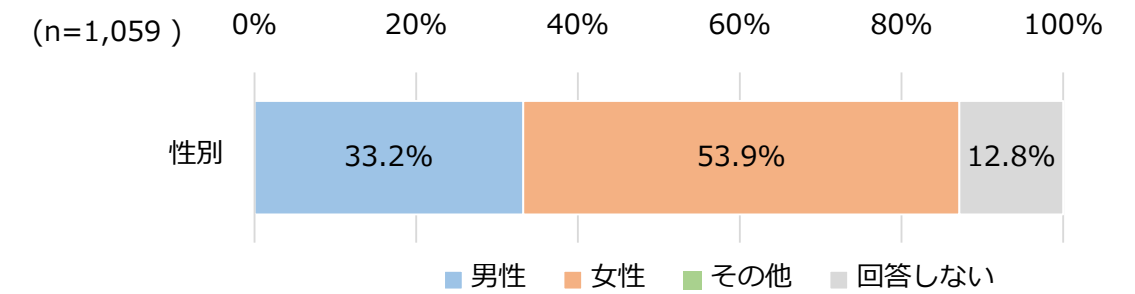
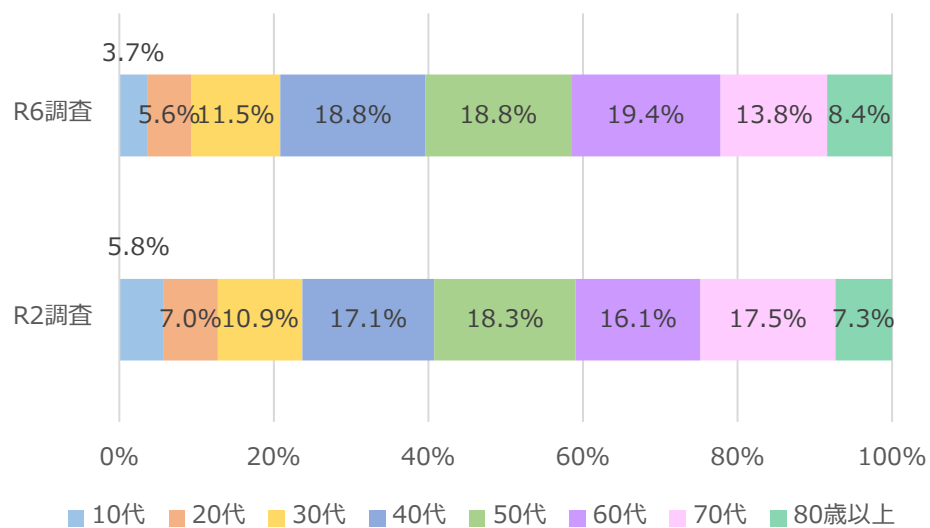


図 1-4 回答者の性別

若年層の回答割合が低い傾向は、前回調査時点と同様の傾向となっている。



	サンプル数		構成比	
	R2調査	R6調査	R2調査	R6調査
10代	127	33	5.8%	3.7%
20代	155	50	7.0%	5.6%
30代	241	103	10.9%	11.5%
40代	377	168	17.1%	18.8%
50代	404	168	18.3%	18.8%
60代	356	173	16.1%	19.4%
70代	386	123	17.5%	13.8%
80歳以上	162	75	7.3%	8.4%
合計	2,208	893	—	—

図 1-5 回答者の年齢階層 (R2-R6 調査比較)

アンケートの回答者の居住地については、岩槻区や緑区での回答が少ない傾向があるものの、概ね市の実績人口の区別構成比と同程度の割合となっている。

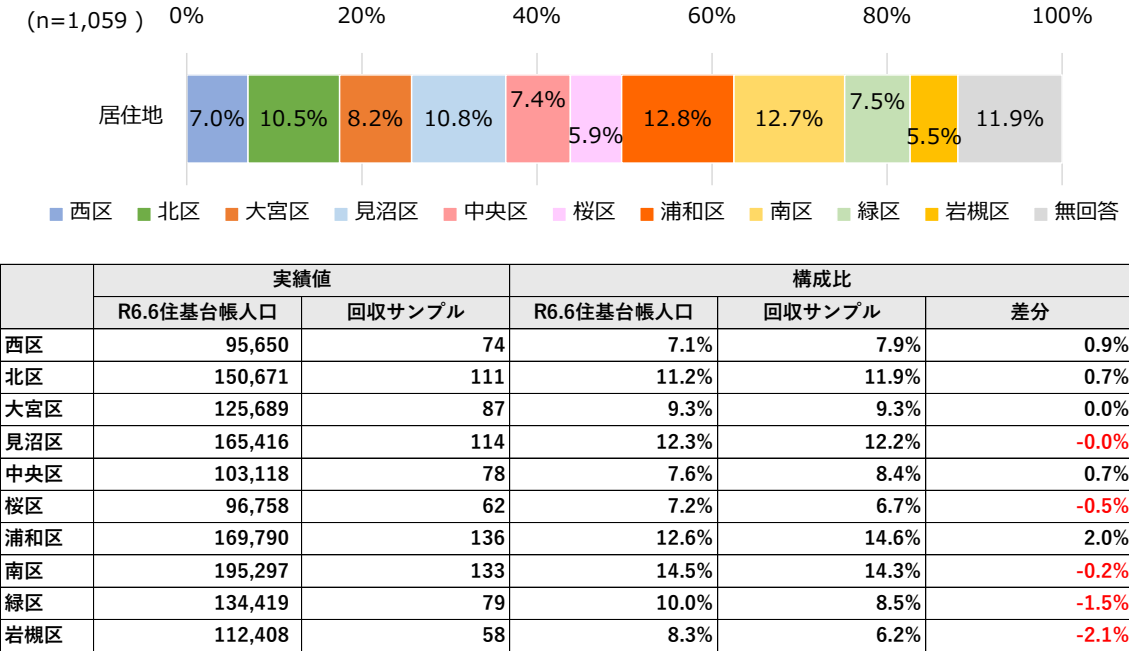


図 1-6 回答者の居住地

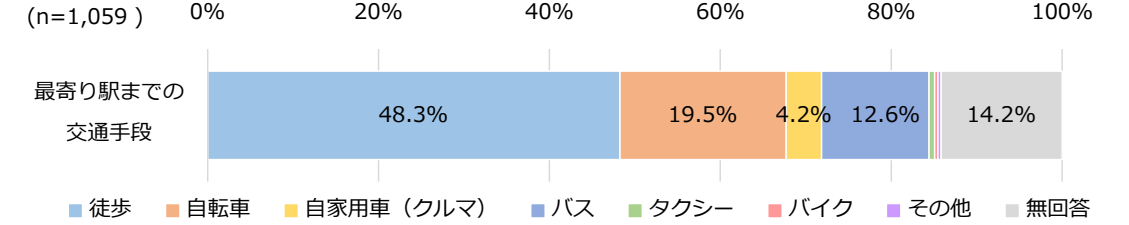


図 1-7 最寄り駅までの交通手段

2. 結果の概要・回答の傾向

市民アンケート結果について、利用の特徴、利用促進のターゲットとなる方の意向について概要・傾向を整理した。

また、市の自転車関連の取組について、回答者から寄せられた意見の傾向についても取りまとめた。

表 2-1 アンケート結果の概要・回答の傾向(1/3)

	結果概要・回答傾向	参照設問
利用の特徴	・自転車を頻度高く利用しているのは、通学、子どもの送迎、通勤目的の方で、いずれの目的でも約5割以上は週5回以上の利用	利用目的・頻度（問3・4）
	・自転車利用の距離帯はいずれの目的でも、3～5kmでの移動が中心 ・通学は5km～10kmまでの比較的長距離帯でも自転車で行っても良い方の割合が高い	目的地・自転車で行っても良いと思う距離（問4-1）
	・こどもの送迎や買い物の必要不可欠な用事では、比較的遠くまで行っても良いと考える方の割合が高い（生活の移動手段として自転車はやはり重宝されている）	目的地・自転車で行っても良いと思う距離（問4-1）
利用促進のターゲット	・通勤・通学をしていて、自転車を使わない方は、通勤・通学の距離（物理的制約）が理由の方が多い ・ただし、クルマの方が便利と考えている方も7%存在（転換のターゲット）	自転車を利用しない理由（問5）
	・買物目的の方は5割以上が自転車で行っても良い距離もクルマを使っている。また、荷物が運べる、複数人で行く等の理由から、買い物でクルマを利用している方も存在	自転車で行っても良い距離でのクルマ利用頻度（問11）
	・免許返納後は公共交通を使うと思っている方の割合が高い（路線バス6割）。 ・ただし、家族送迎（2割）よりも自転車を使う意向の方の方が多い（3割）	免許返納後の交通手段（問12）

表 2-2 アンケート結果の概要・回答の傾向(2/3)

	結果概要・回答傾向	参照設問
自転車の取組への期待	・自転車のルール・マナーが徹底されていないことに、不満とを感じる方の割合は、全ての取組の中で最も高い ・市に力を入れて欲しい取組では、通行環境整備(約 7 割)に次いで、正しい自転車利用の周知・啓発の取組に期待が寄せられている	自転車利用環境の満足度(問 1 4) 力を入れて欲しい取組(問 1 5)
	・シェアサイクルは利用したことがある方は約 1 割で、使ってみたい方を入れても約 2 割程度の状況 ・ポートの不足感に対する意見は多くない。自分の自転車があるから使わない方が大半であるが、利用方法や料金がわからない方が 2 割程度存在している(認知の向上による利用促進の可能性)	シェアサイクル利用状況(問 1 6) シェアサイクルを利用したことがない理由(問 1 6)
「たのしむ」の観点	・健康づくり、サイクリング、スポーツ・競技等をするための場所は不足を感じている方が多い(約 4 割) ・一方で、力を入れて欲しい取組としては、公園等の整備(約 7%)やイベント開催(約 2%)を要望する方は多くない	自転車の施設の過不足(問 6) 力を入れて欲しい取組(問 1 5)
「まもる」の観点	・交通ルールの周知・啓発で有効なのは通行空間や看板設置(物理的対策)と同様、通行規制も有効との意見が同程度見られる	ルールの教育・周知・啓発で効果的な取組(問 1 7 - 2)
	・ヘルメットの着用は 1 割程度にとどまる一方で、約 3 割の方はヘルメット購入補助の取組を希望している(家計に関わる取り組みは注目度が高い)	ヘルメットの着用状況(問 1 8) 力を入れて欲しい取組(問 1 5)
	・現在自転車を使っていない人は、安全な走行環境があれば自転車を使いたいとの意見が実質トップ(「使いたいと思わない」を除く)	自転車を利用しない理由(問 5)

表 2-3 アンケート結果の概要・回答の傾向(3/3)

	結果概要・回答傾向	参照設問
「はしる」の観点	・市民の約 7 割が通行環境の更なる整備を希望している ・人通りが多い路線に加えて、地域の生活道路や通学路も約 4 割程度の方は、自転車通行空間の整備の必要を感じている	力を入れて欲しい取組(問 1 5) 自転車レーンの整備 (問 1 9)
	・クルマの走行制約については、クルマ優先 (2 割) よりも自転車優先の規制・整備 (5 割) が希望されている	クルマの走行の制約 (問 1 9)
「とめる」の観点	・駐輪場所はほとんどの目的で、用務先の駐輪場(直接自転車で向かう)を使う方が半数以上を占める ・通学は鉄道駅の定期利用者が約 4 割と他の目的より突出している	自転車の駐車場所 (問 4 - 3)
	・一時利用の中でも、通勤、通学、子どもの送迎では 6 時間以上の駐輪をする方が 4 割を超えており、定期利用の契約まで 1 か月以上待った方が約 2 割～3 割程度存在している	一時・定期駐輪場の利用 (問 4 - 3)

3. 基礎集計結果

3-1 自転車の利用状況

(1)自転車の保有：問1

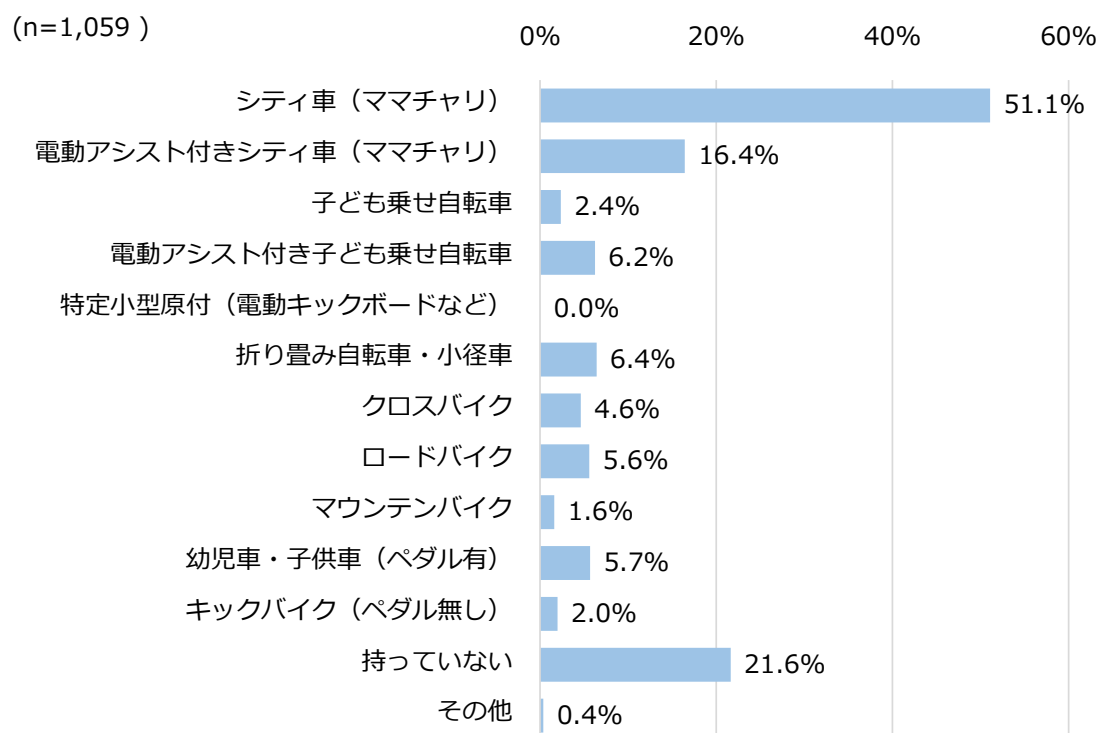


図 3-1 保有している自転車

(2)自転車利用の有無：問2

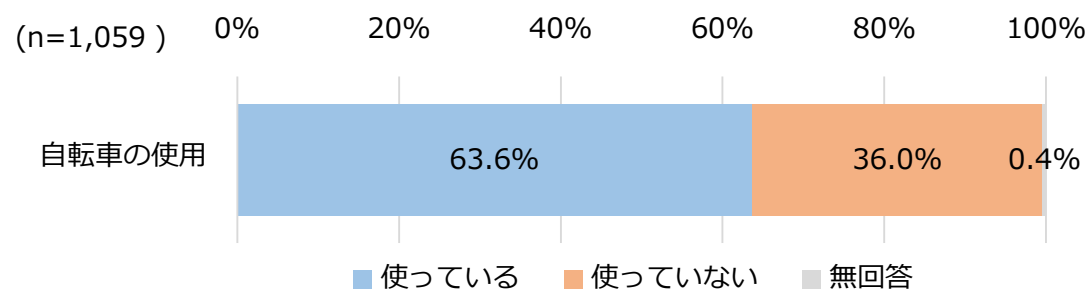


図 3-2 自転車利用の有無

(3)利用目的・頻度：問3・問4

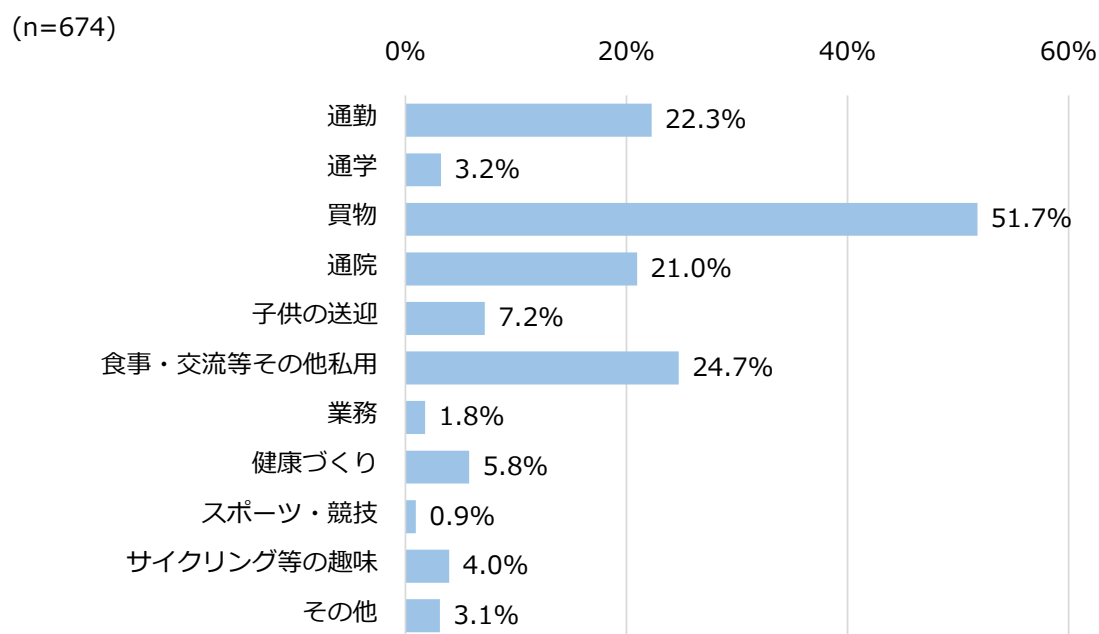


図 3-3 利用目的

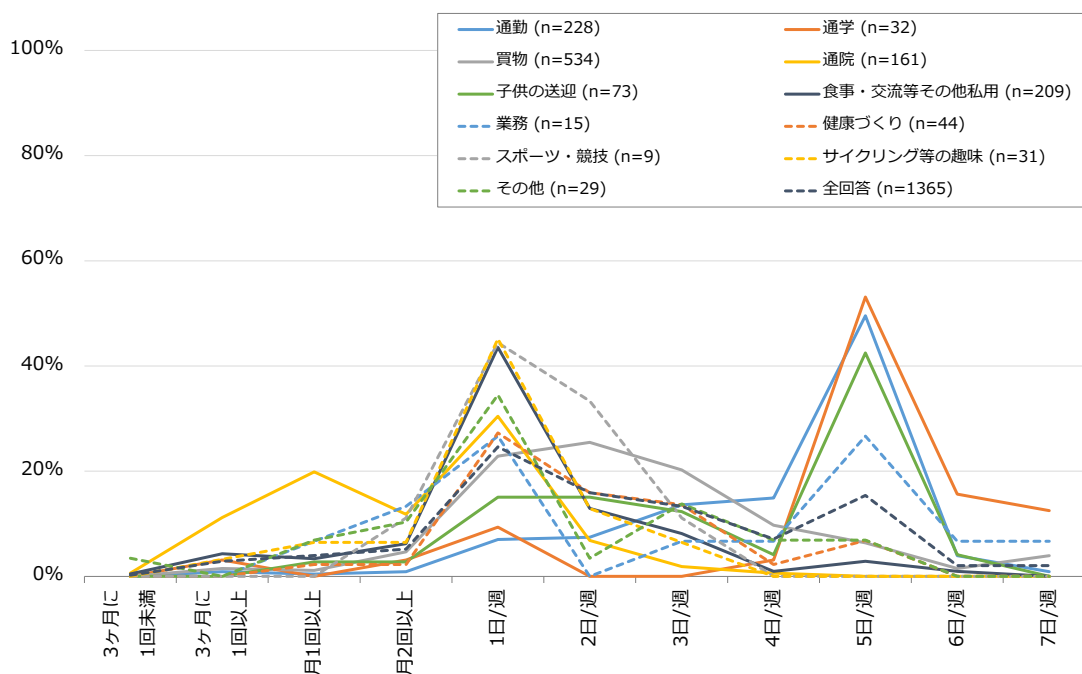


図 3-4 利用頻度

(4)目的地までの距離・自転車で行っても良いと思う距離:問4-1

1) 目的地までの距離・自転車で行っても良いと思う距離（目的別）

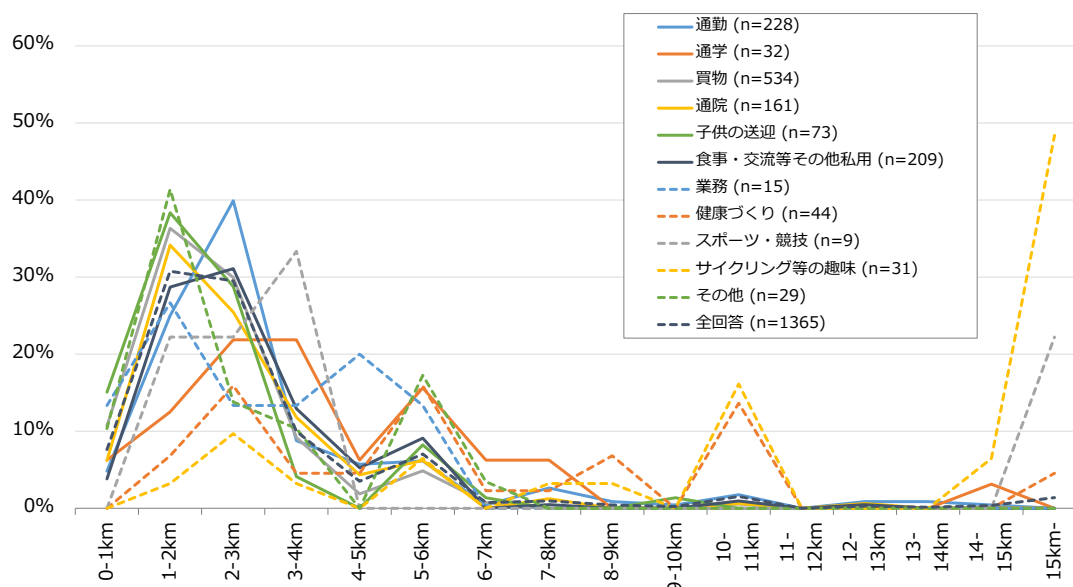


図 3-5 目的地までの距離

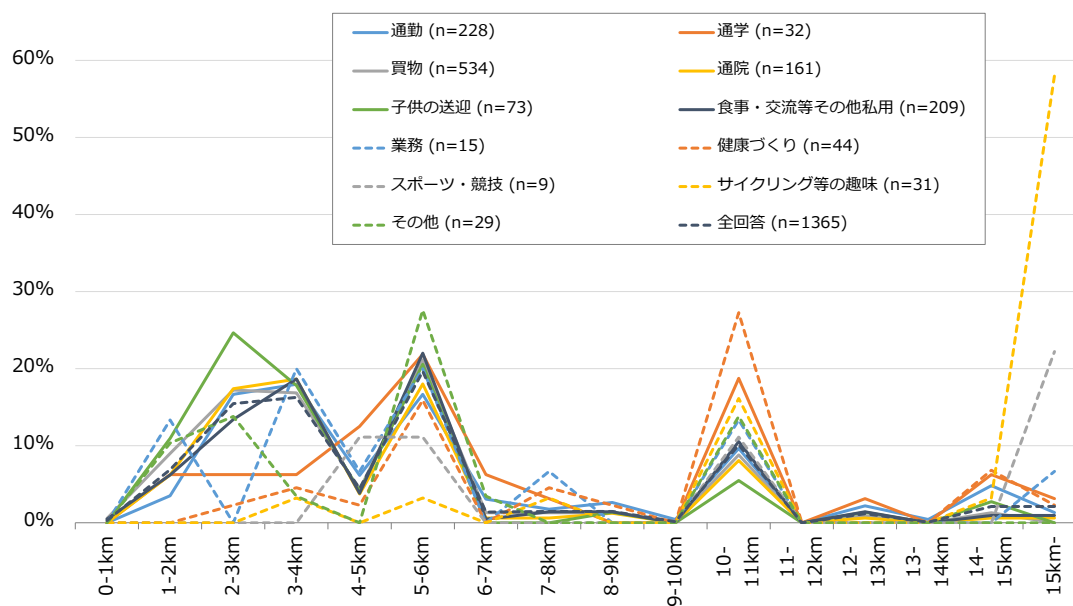


図 3-6 自転車で行っても良いと思う距離

2) 目的地までの距離・自転車で行っても良いと思う距離の比較

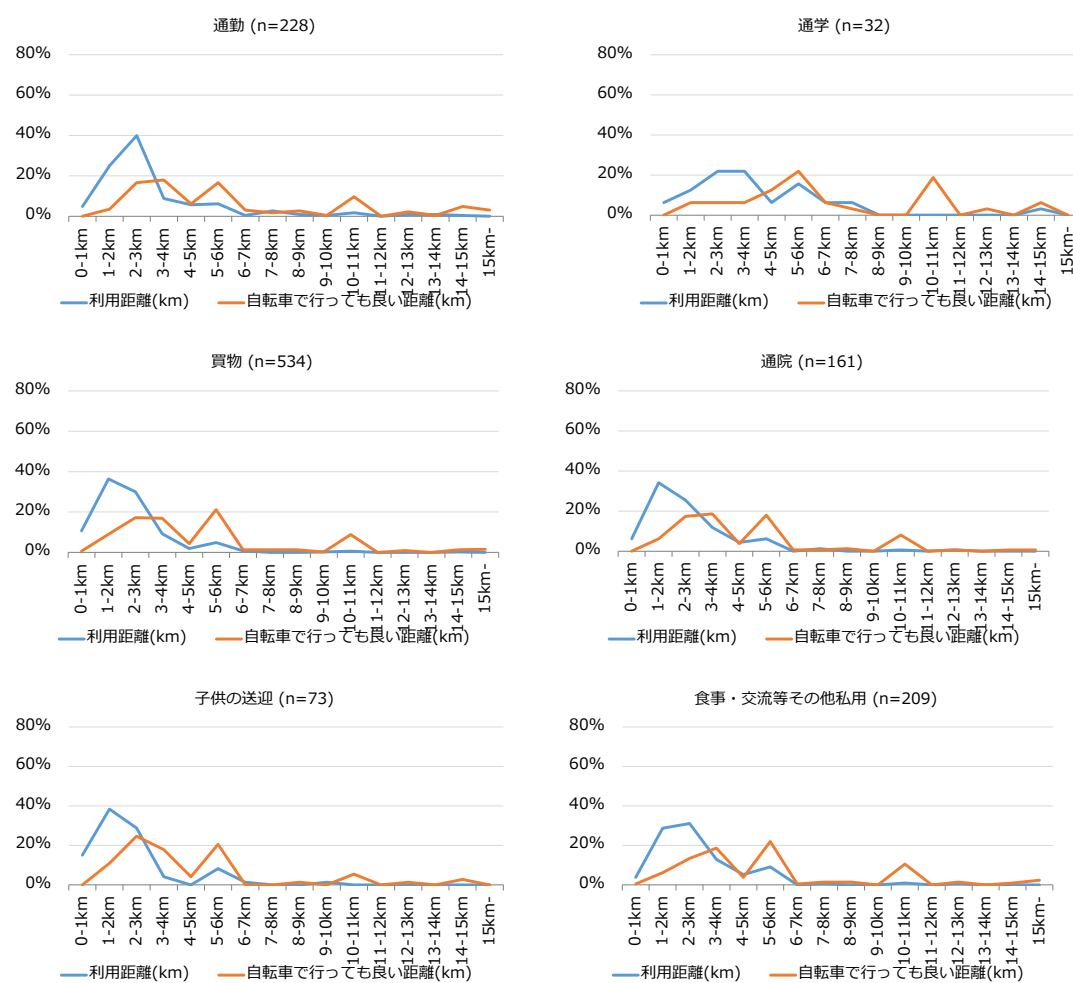


図 3-7 目的地・自転車で行っても良いと思う距離の比較(目的別 1/2)



図 3-8 目的地・自転車で行っても良いと思う距離の比較(目的別 2/2)

3) 自転車の利用頻度別距離帯分布

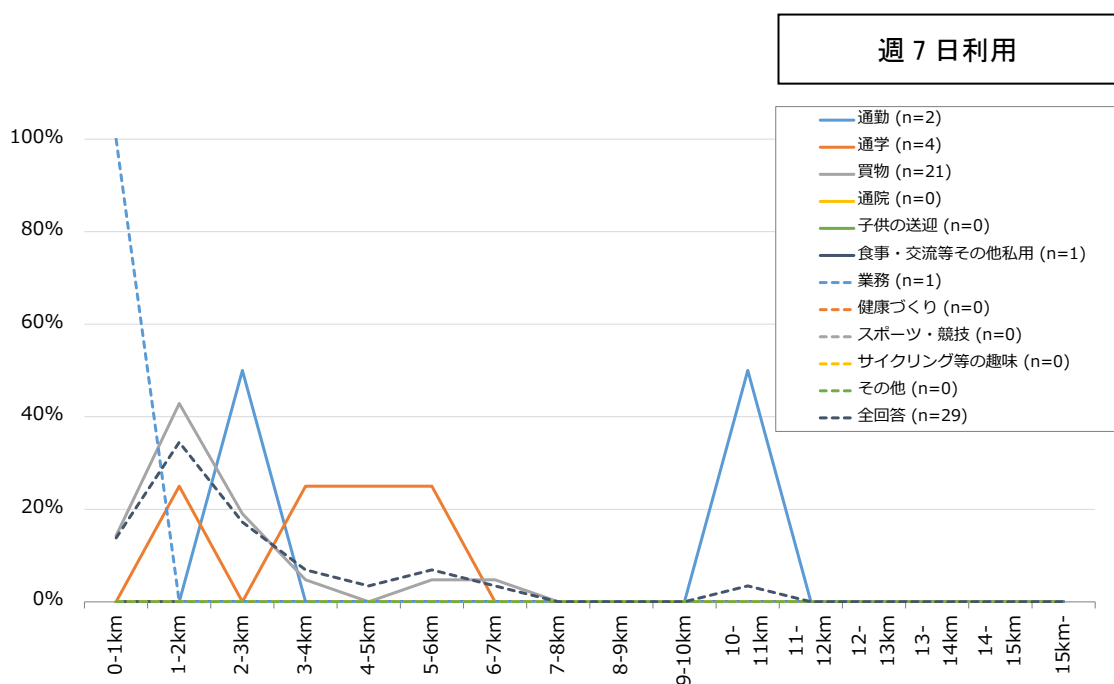


図 3-9 利用頻度別距離帯分布(週 7 日利用)

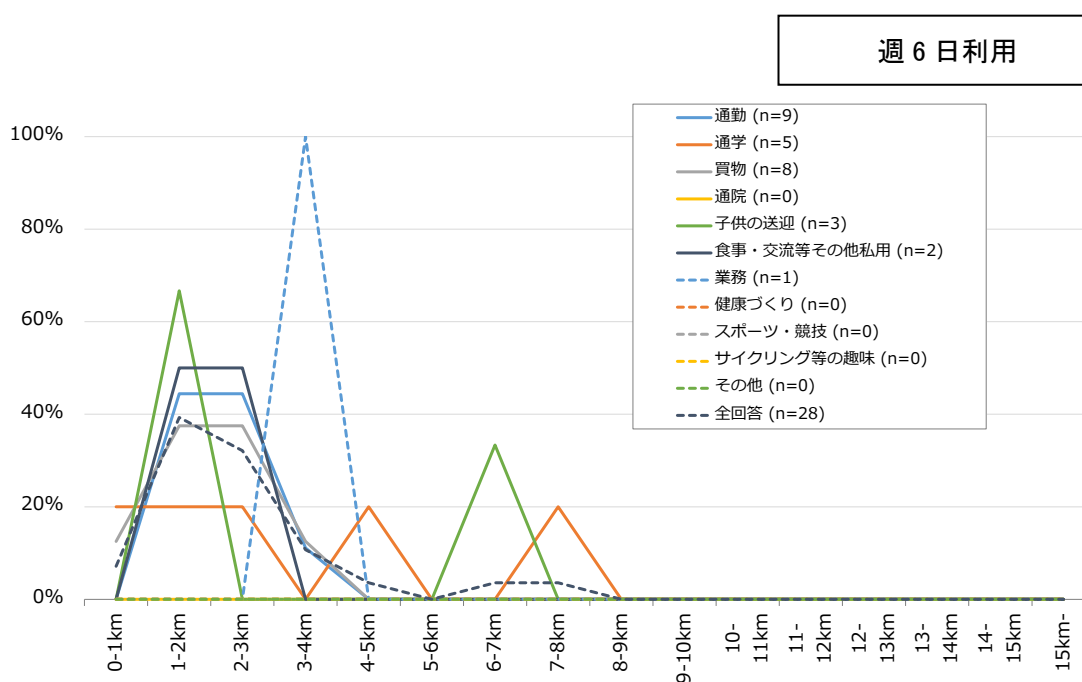


図 3-10 利用頻度別距離帯分布(週 6 日利用)

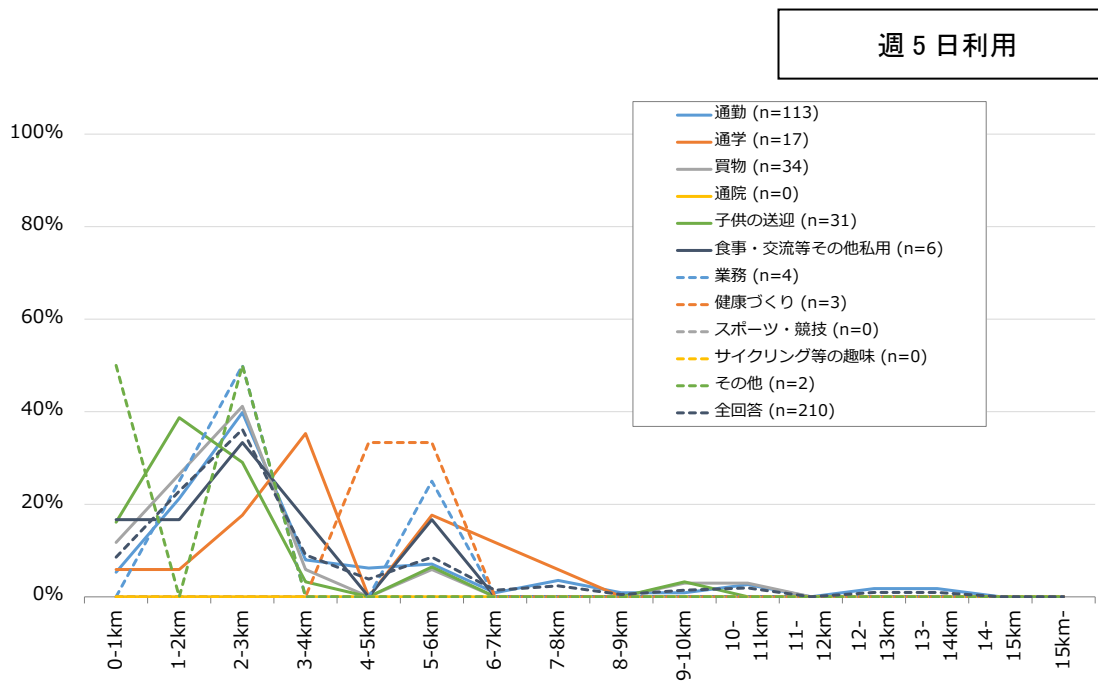


図 3-11 利用頻度別距離帯分布(週 5 日利用)

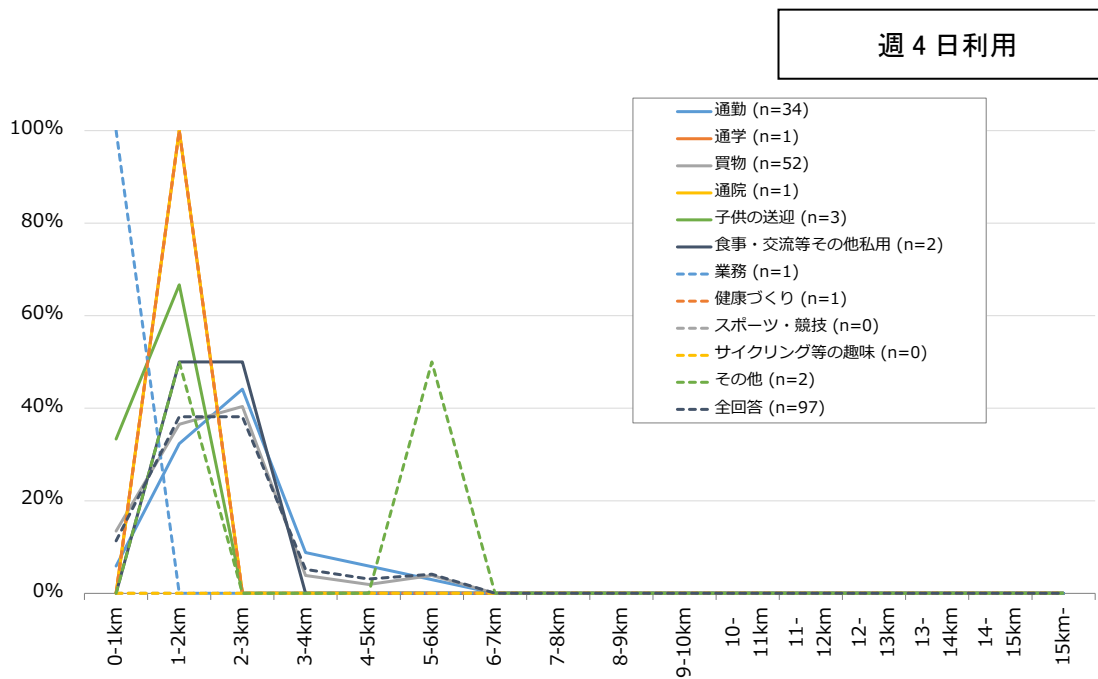


図 3-12 利用頻度別距離帯分布(週 4 日利用)

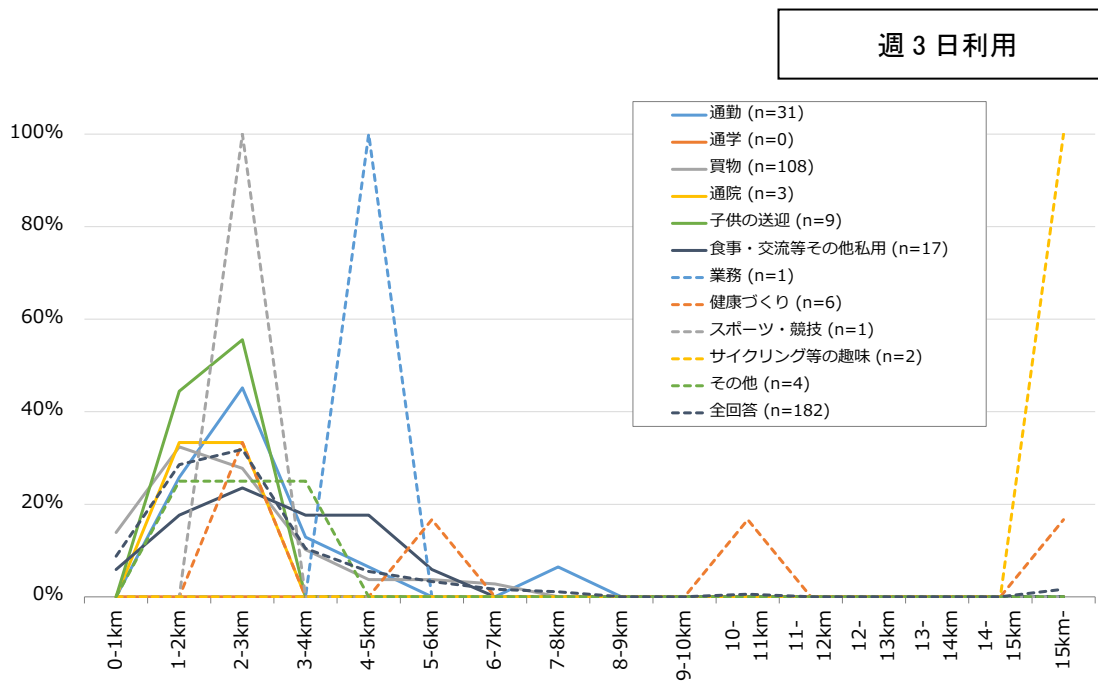


図 3-13 利用頻度別距離帯分布(週 3 日利用)

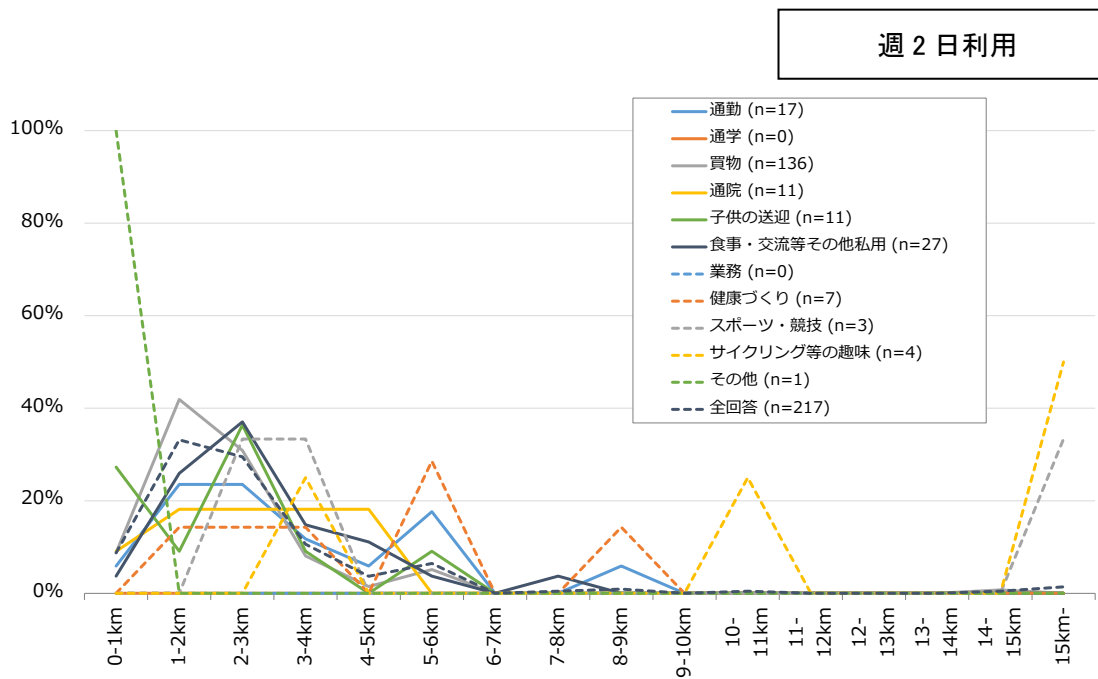


図 3-14 利用頻度別距離帯分布(週 2 日利用)

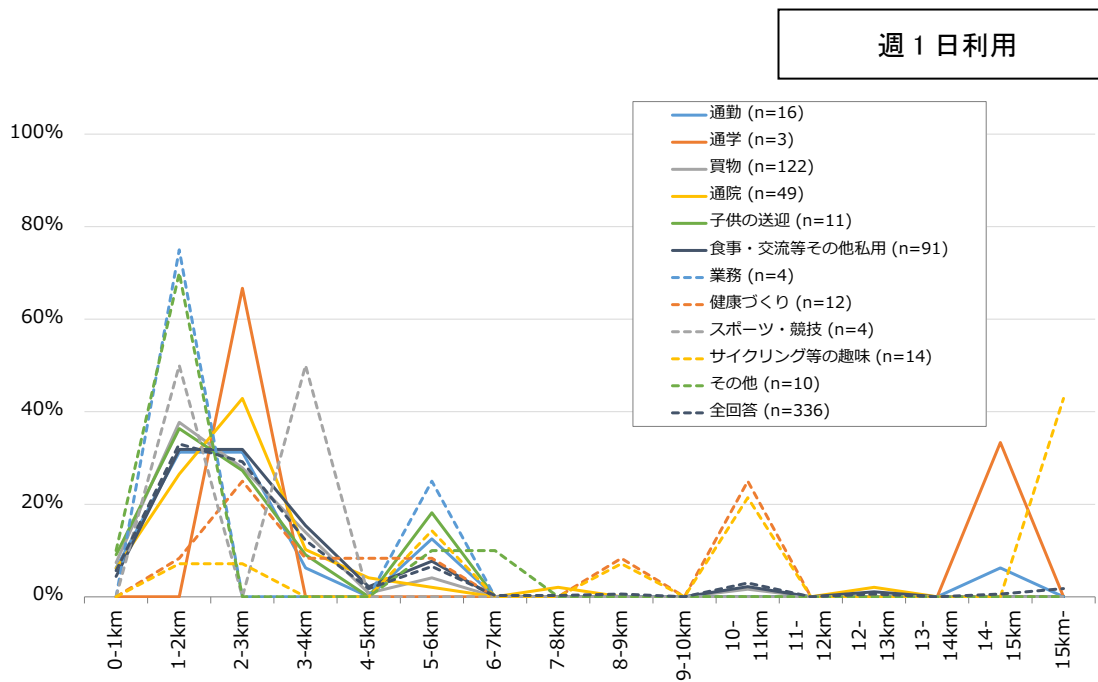


図 3-15 利用頻度別距離帯分布(週 1 日利用)

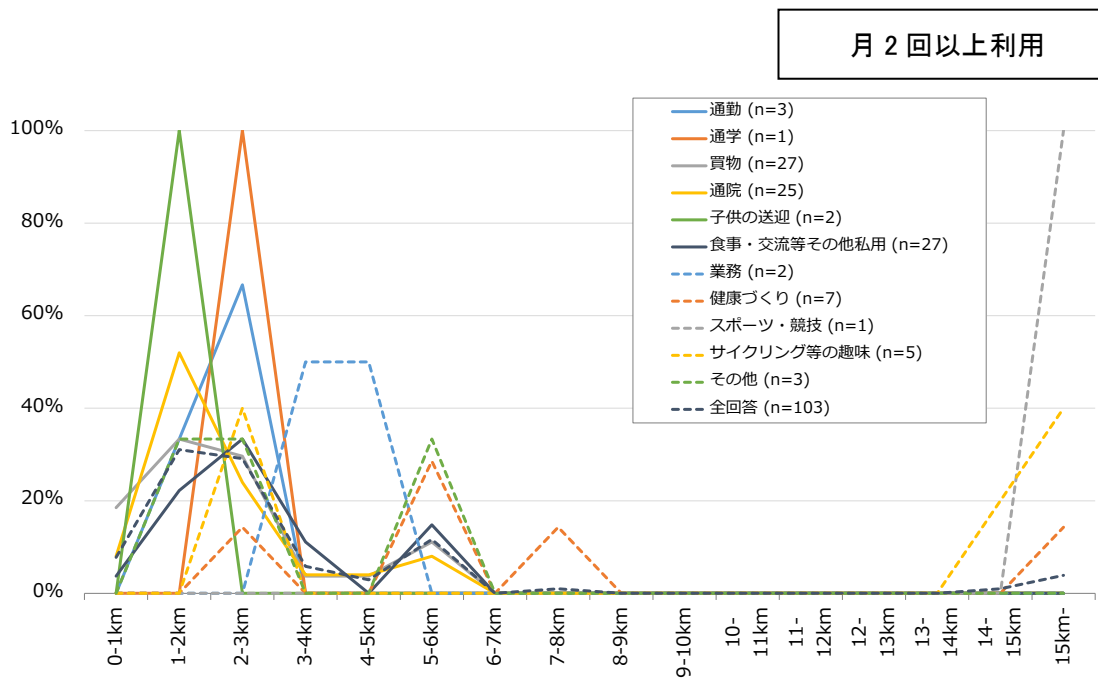


図 3-16 利用頻度別距離帯分布(月 2 回以上利用)

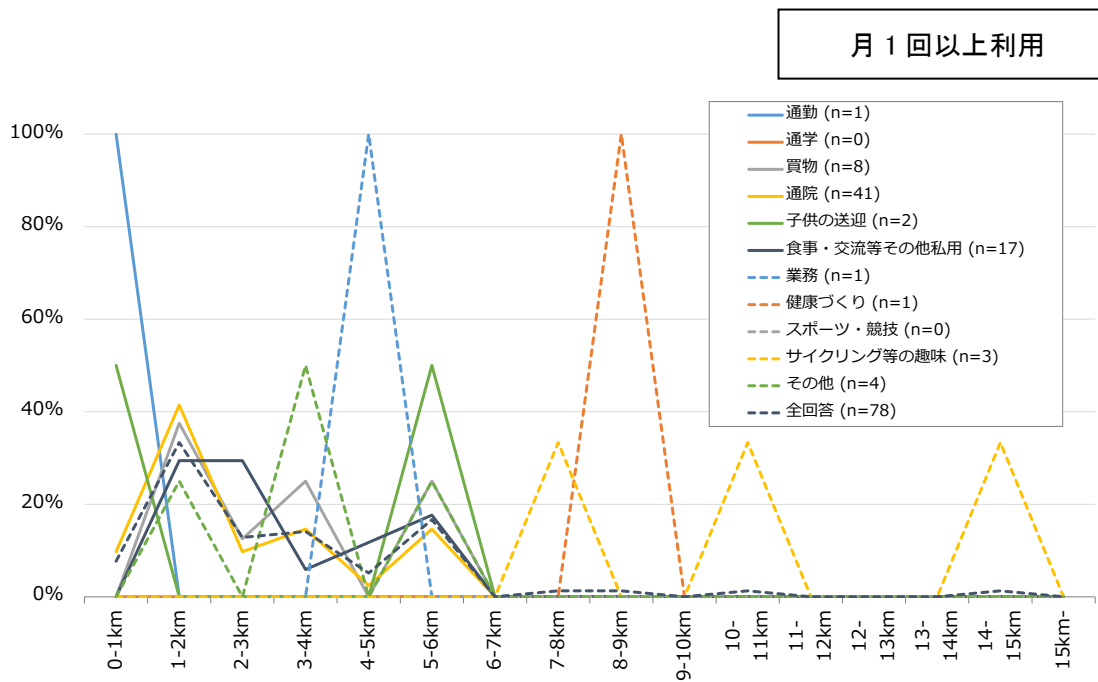


図 3-17 利用頻度別距離帯分布(月 1 回以上利用)

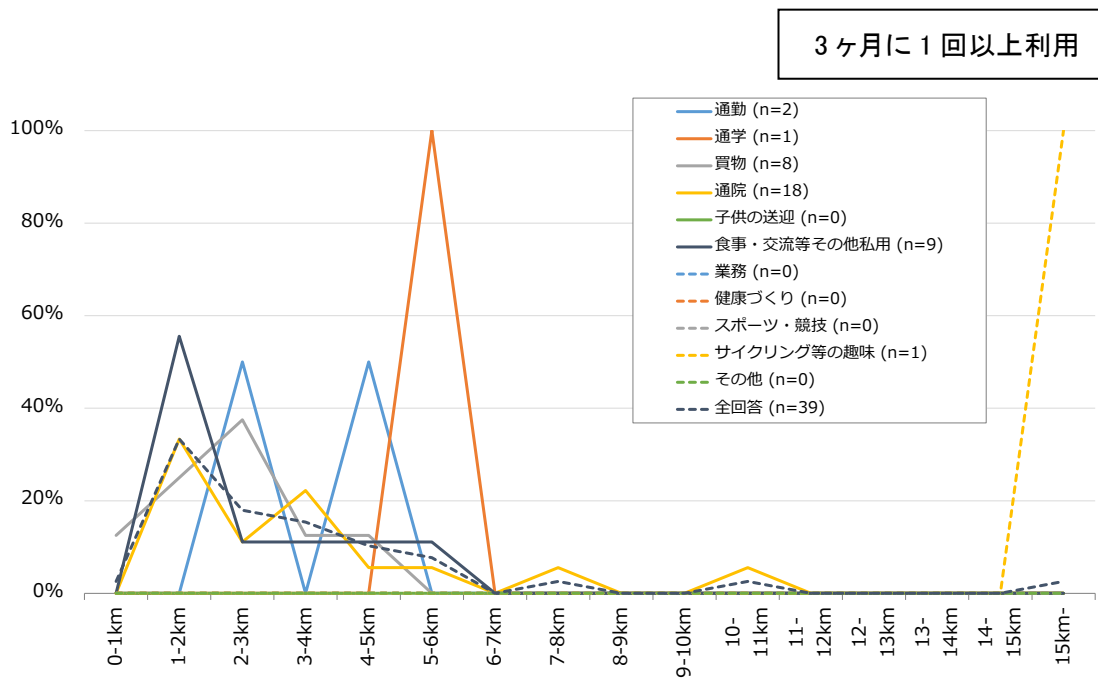


図 3-18 利用頻度別距離帯分布(3 ヶ月に 1 回以上利用)

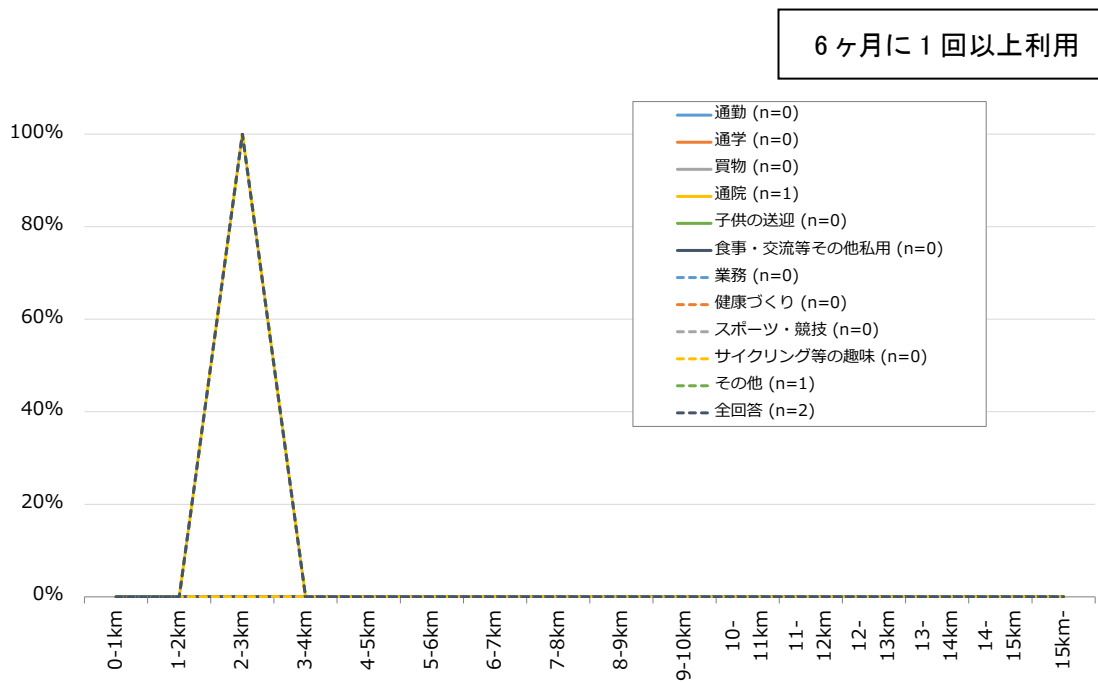


図 3-19 利用頻度別距離帯分布(6ヶ月に1回以上利用)

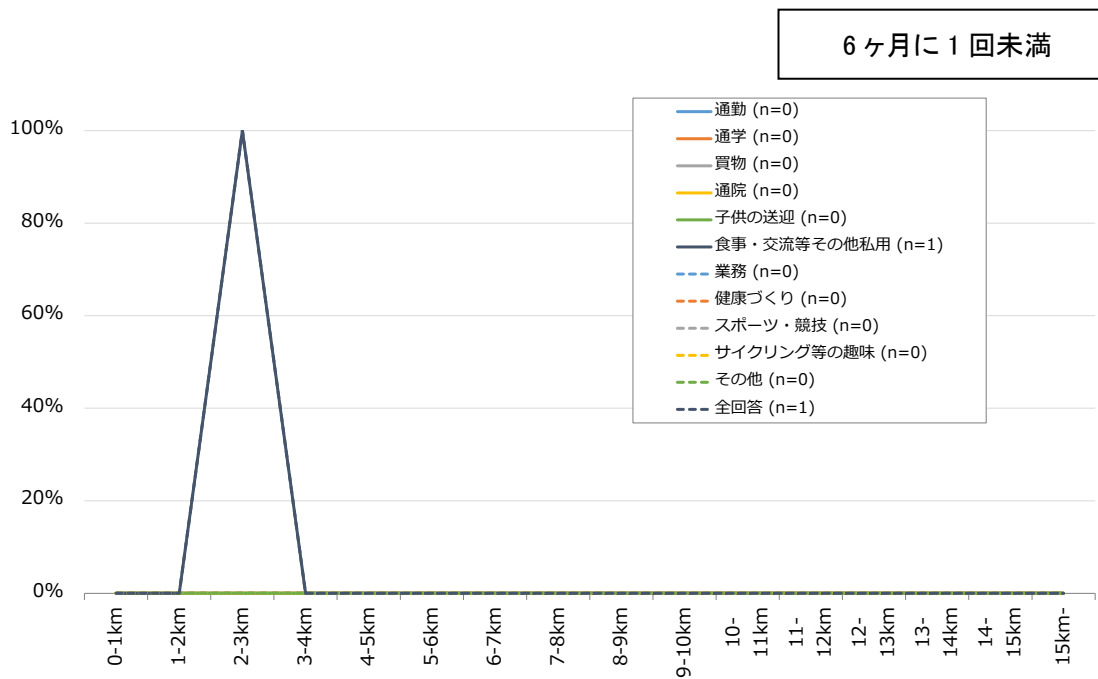


図 3-20 利用頻度別距離帯分布 6ヶ月に1回未満)

(5)自転車利用の理由:問4-2

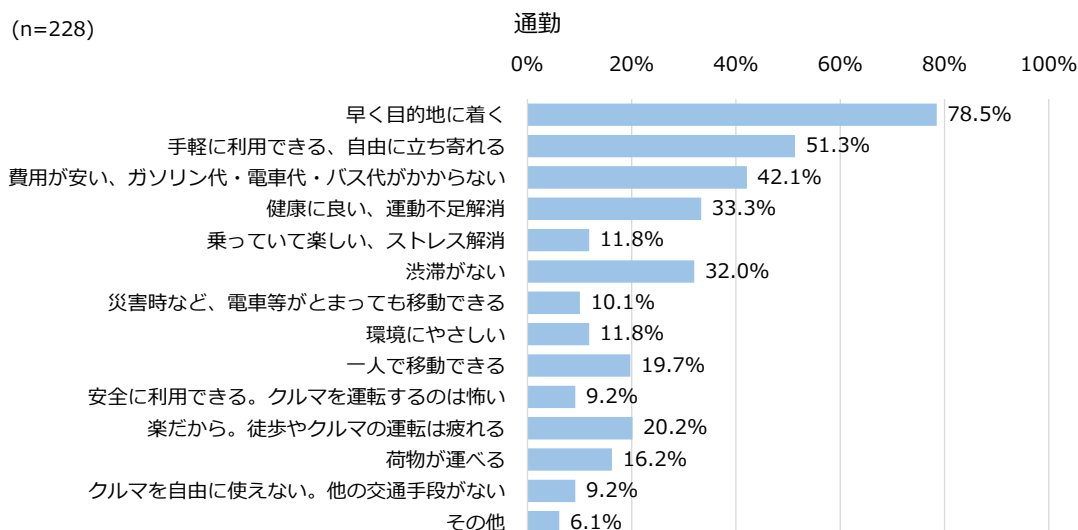


図 3-21 自転車を利用する理由(通勤)

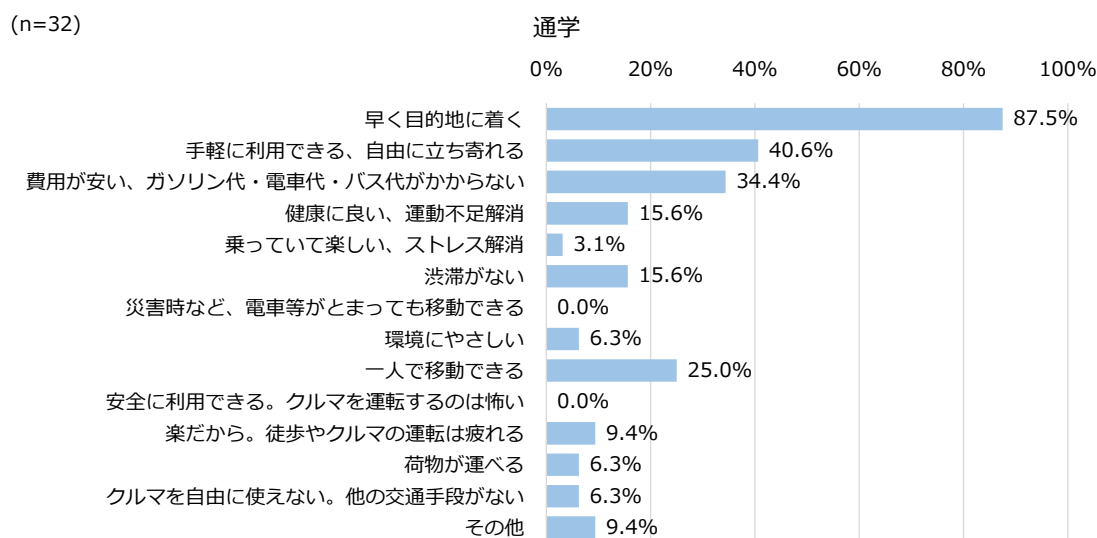


図 3-22 自転車を利用する理由(通学)

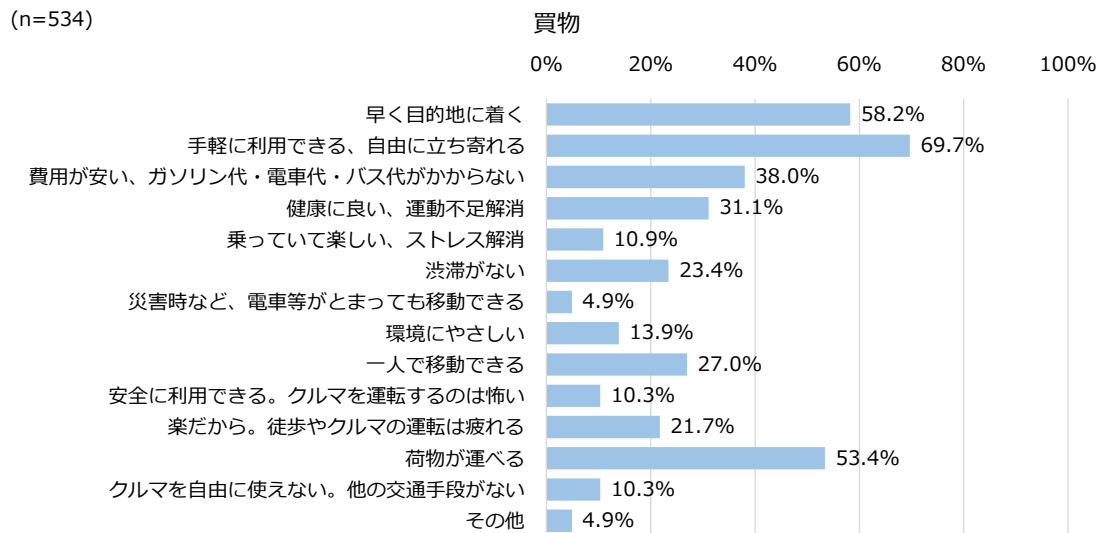


図 3-23 自転車を利用する理由(買い物)

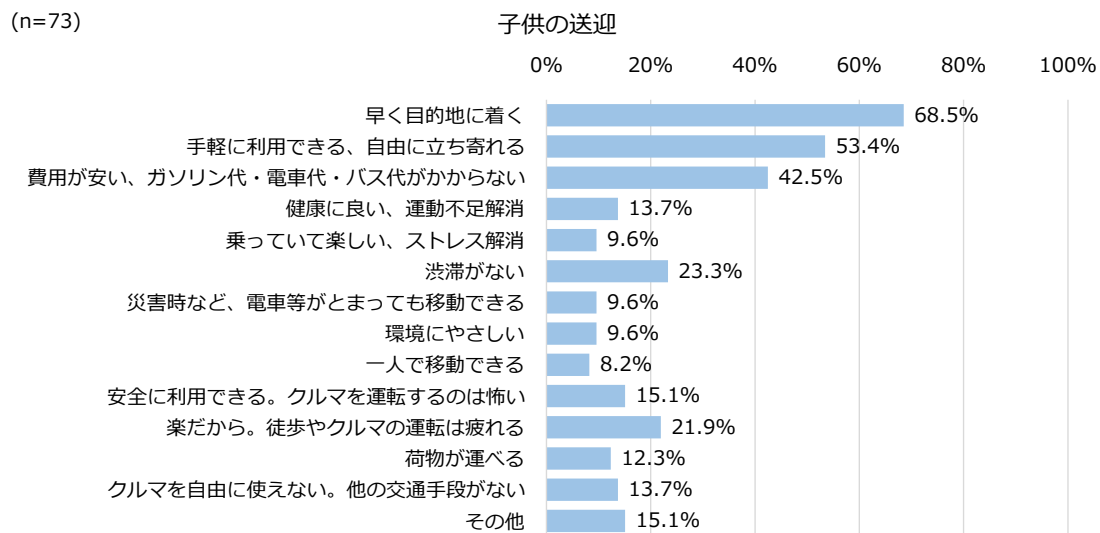


図 3-24 自転車を利用する理由(子供の送迎)

(n=209)

食事・交流等その他私用

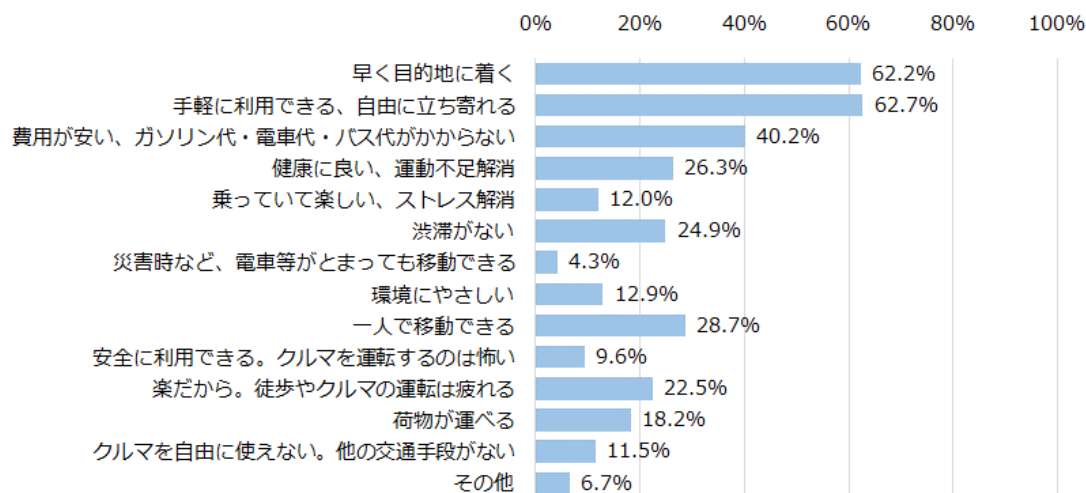


図 3-25 自転車を利用する理由(私用)

(n=15)

業務

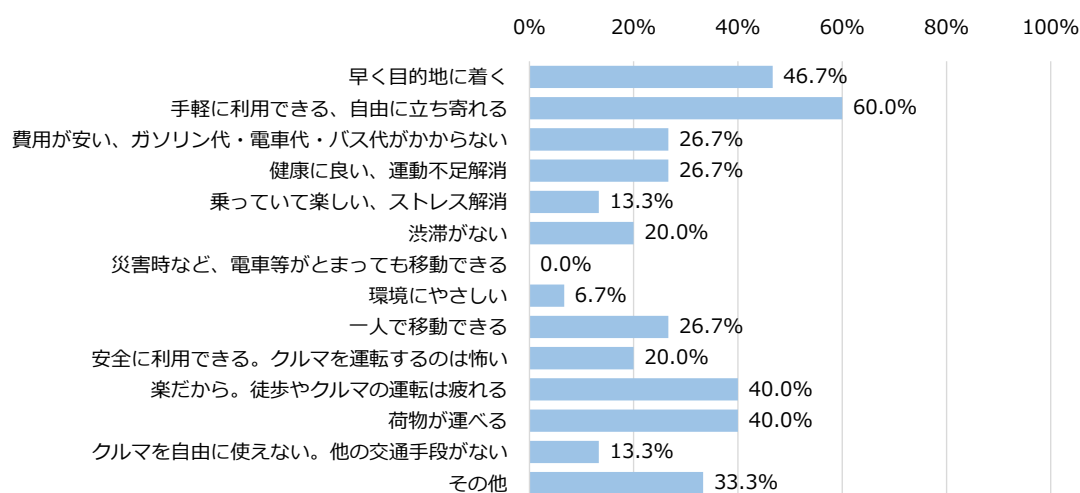


図 3-26 自転車を利用する理由(業務)

(n=9)

スポーツ・競技

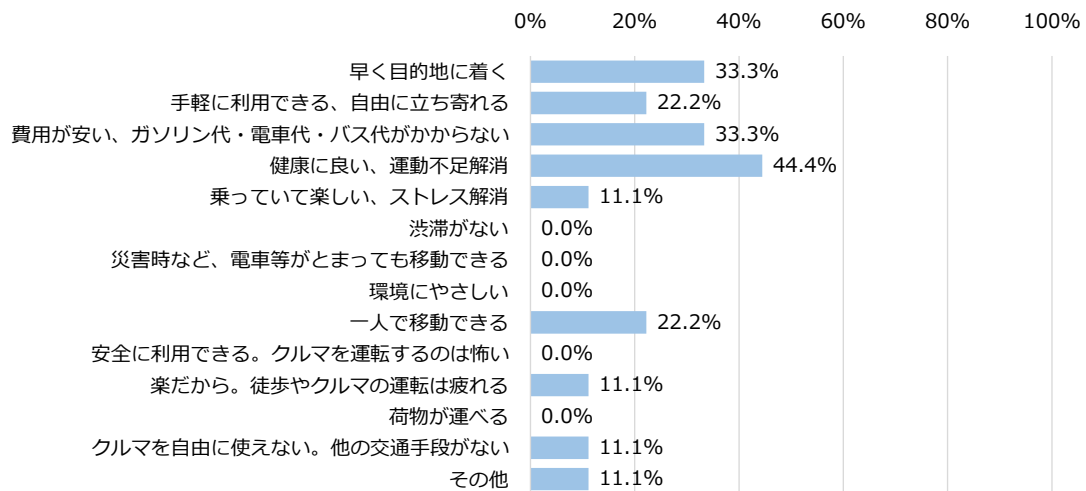


図 3-27 自転車を利用する理由(スポーツ)

(n=31)

サイクリング等の趣味

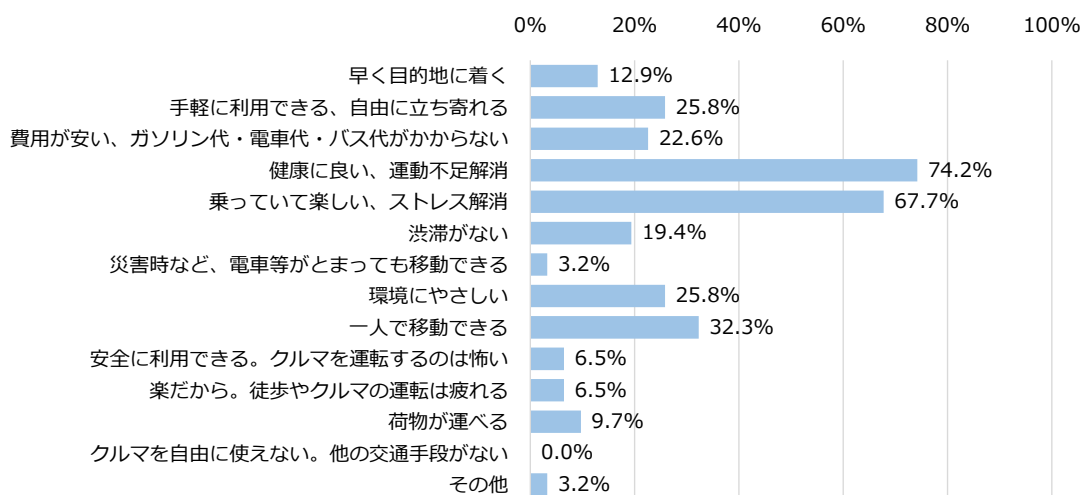


図 3-28 自転車を利用する理由(趣味)

(n=29)

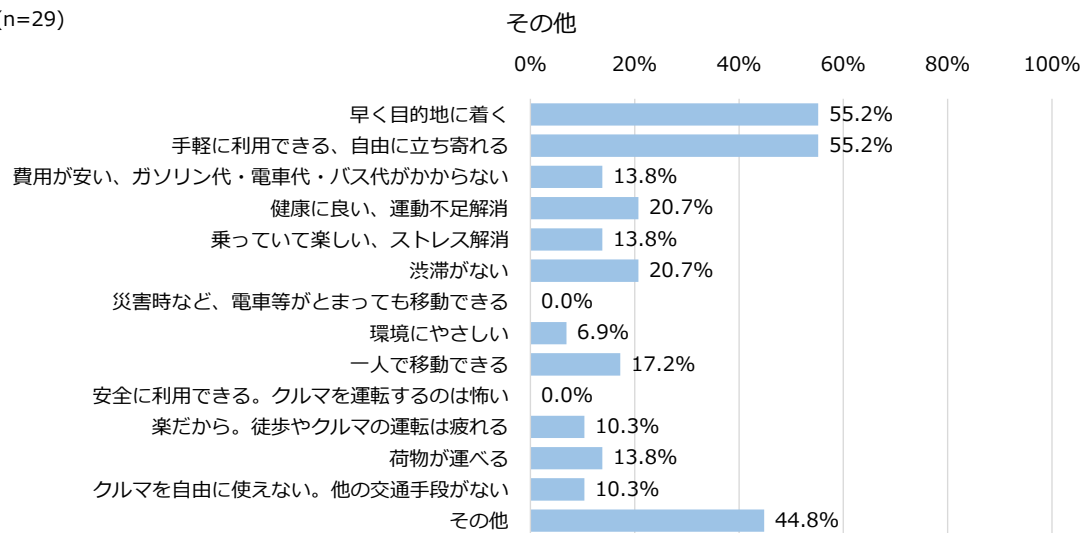


図 3-29 自転車を利用する理由(その他)

(6)駐輪場所:問4ー3

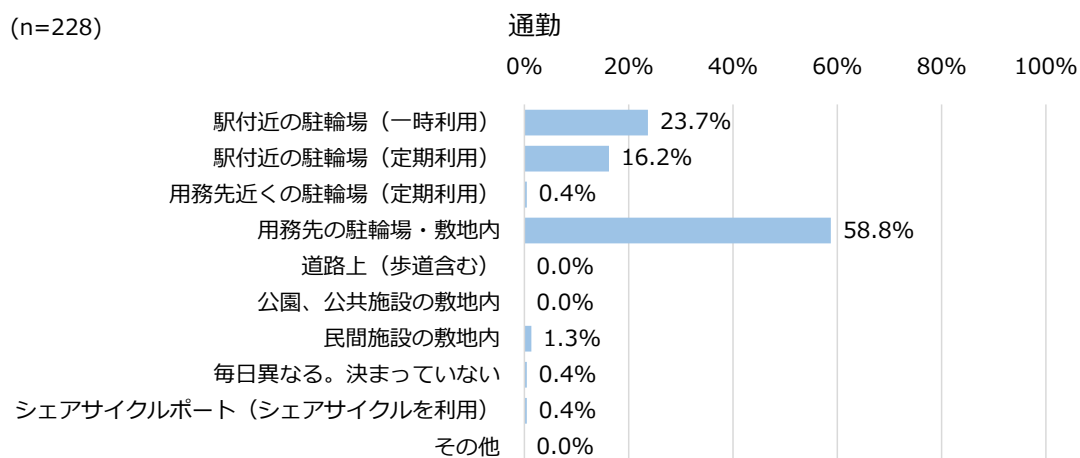


図 3-30 駐車場所(通勤)

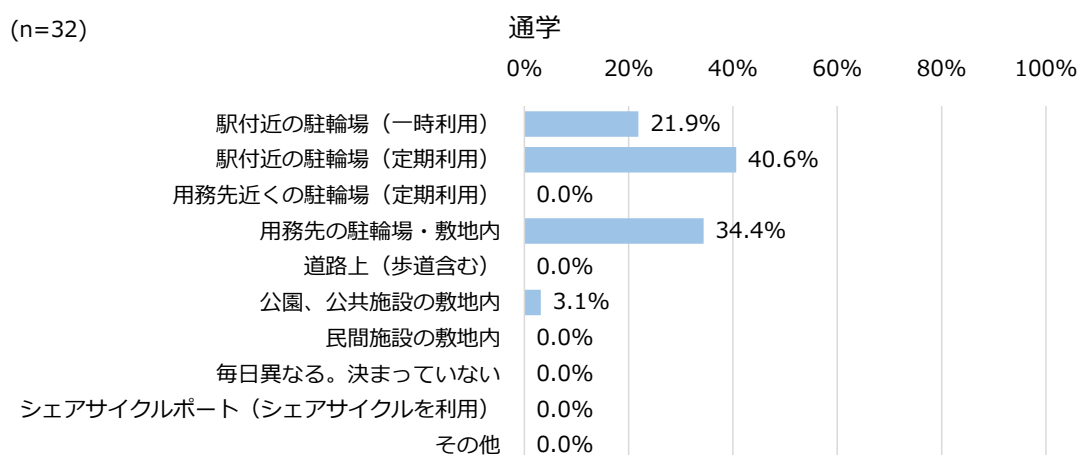


図 3-31 駐車場所(通学)

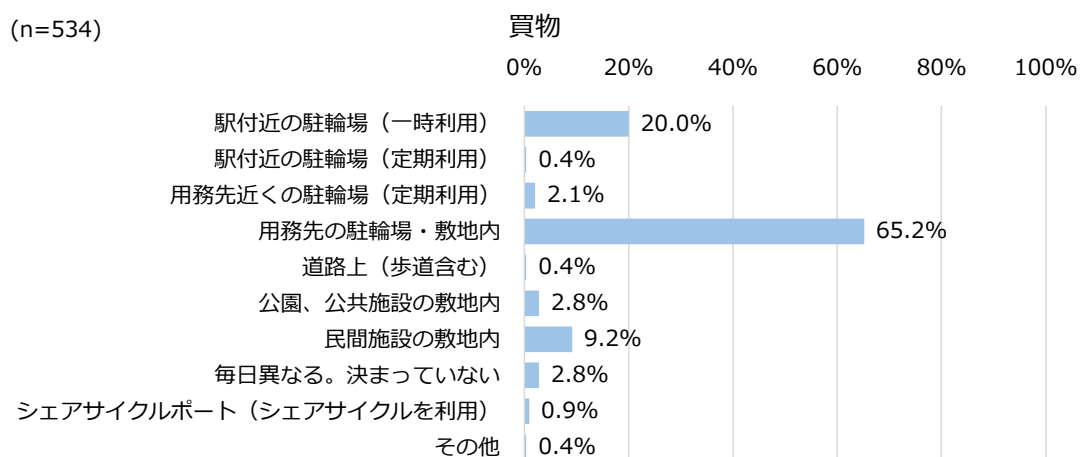


図 3-32 駐車場所(買い物)

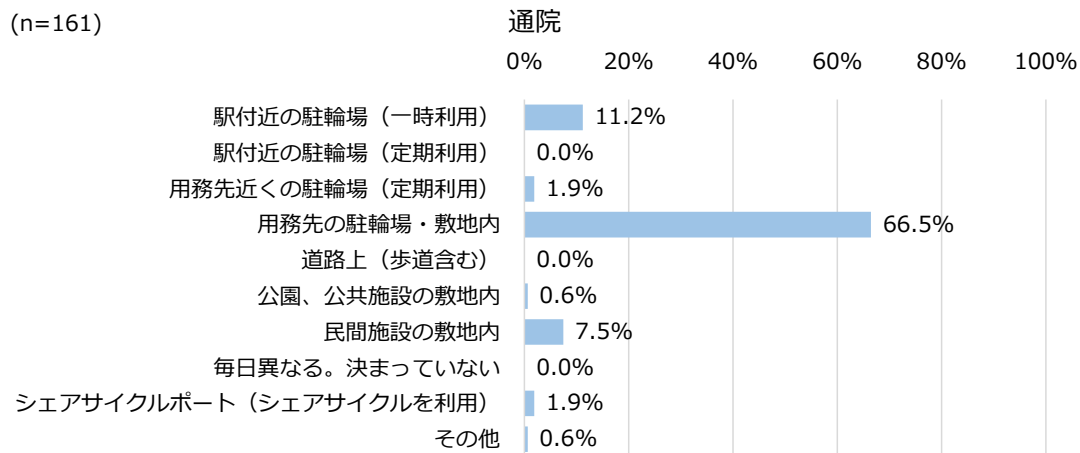


図 3-33 駐車場所(通院)

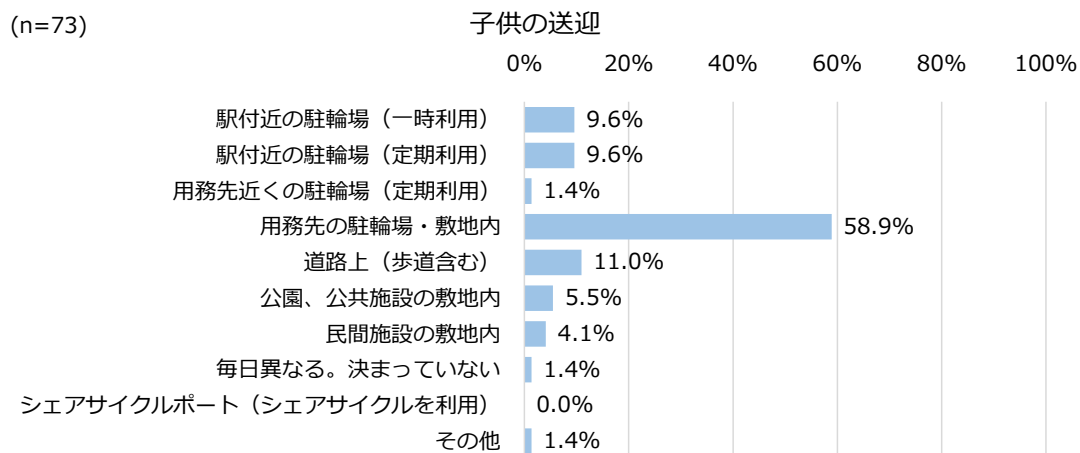


図 3-34 駐車場所(子供の送迎)

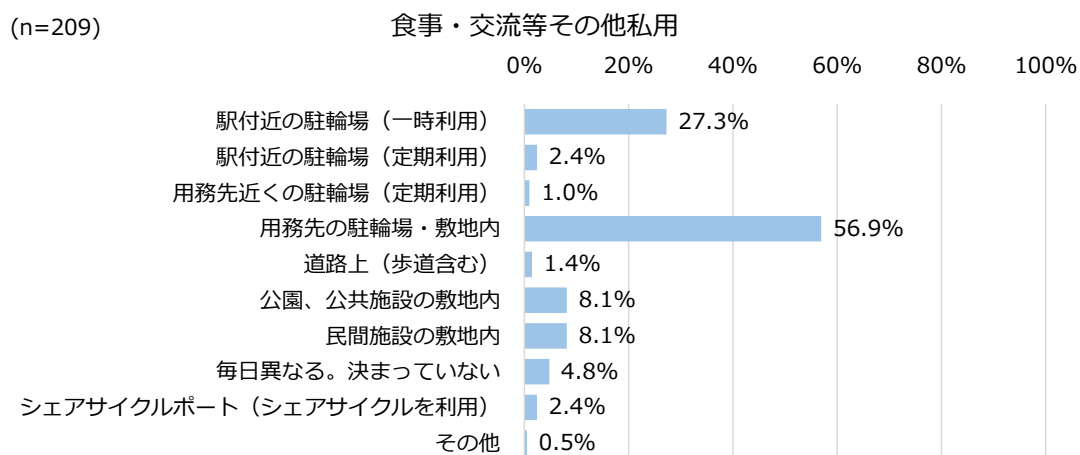


図 3-35 駐車場所(私用)

(7)一時・定期駐輪場の利用:問4-3

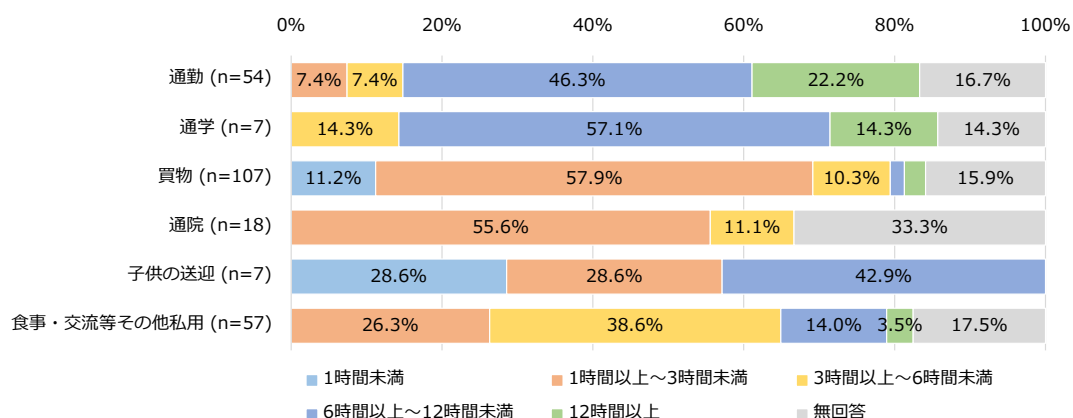


図 3-36 一時利用の時間

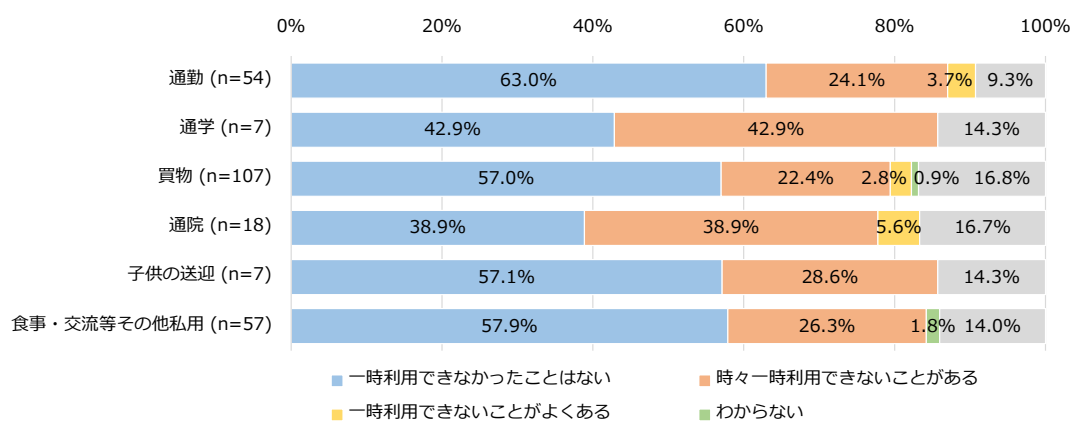


図 3-37 一時利用の空き状況

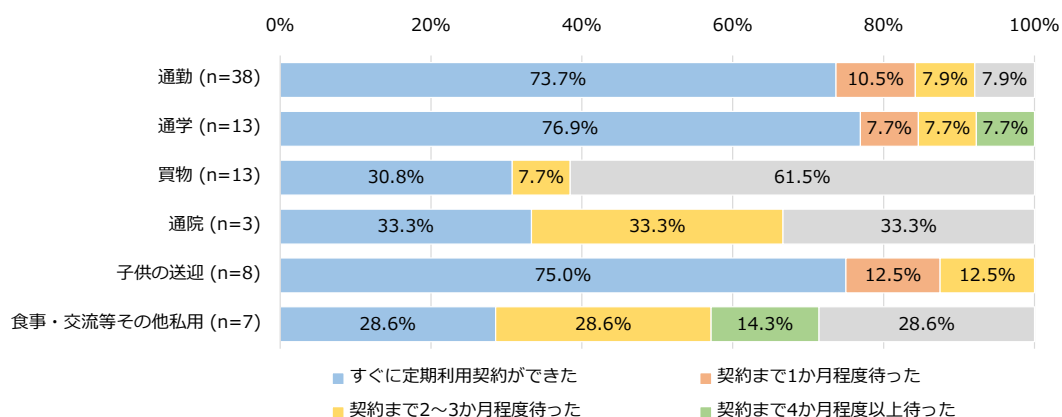


図 3-38 定期利用の空き状況

(8)一時駐輪場の利用時間：問4－3

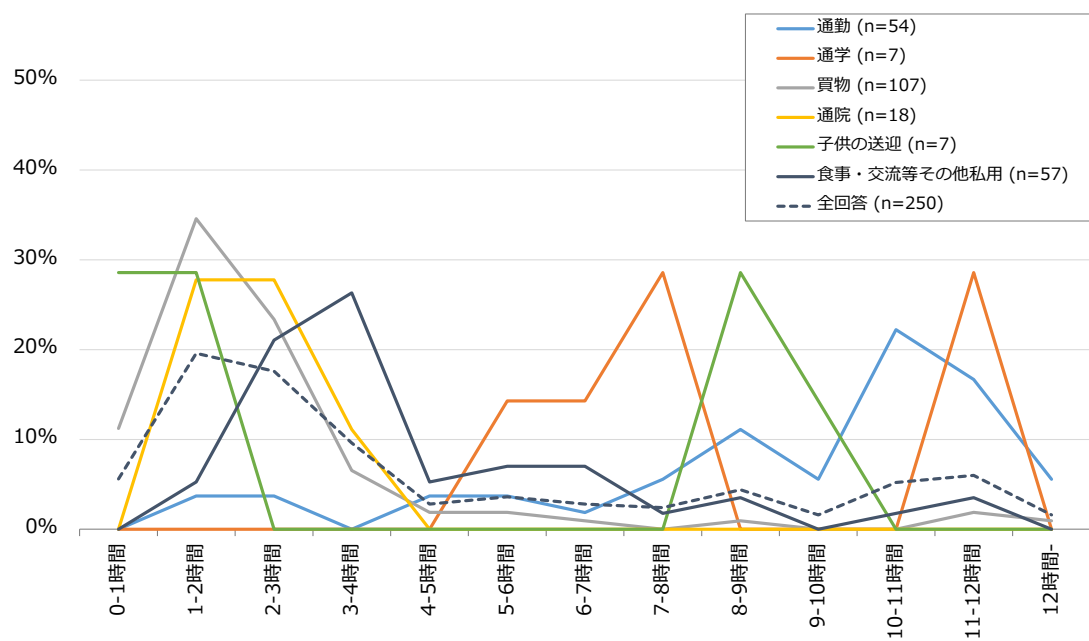


図 3-39 一時利用駐輪場の利用時間(目的別)

(9)自転車を利用しない理由:問5

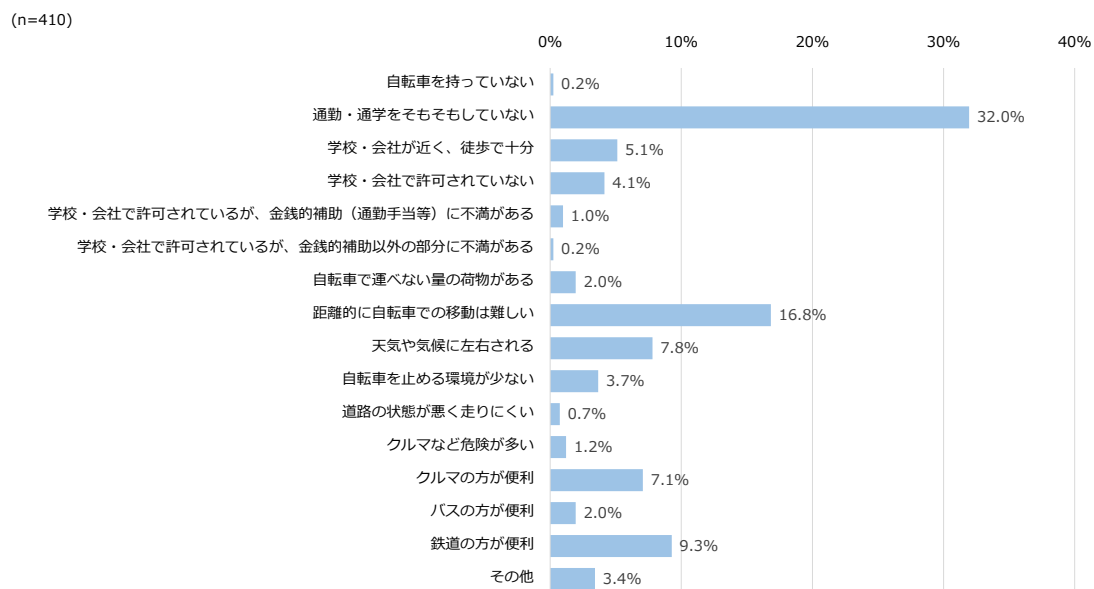


図 3-40 自転車を利用しない理由（通勤・通学）

(10)自転車の施設の過不足:問6

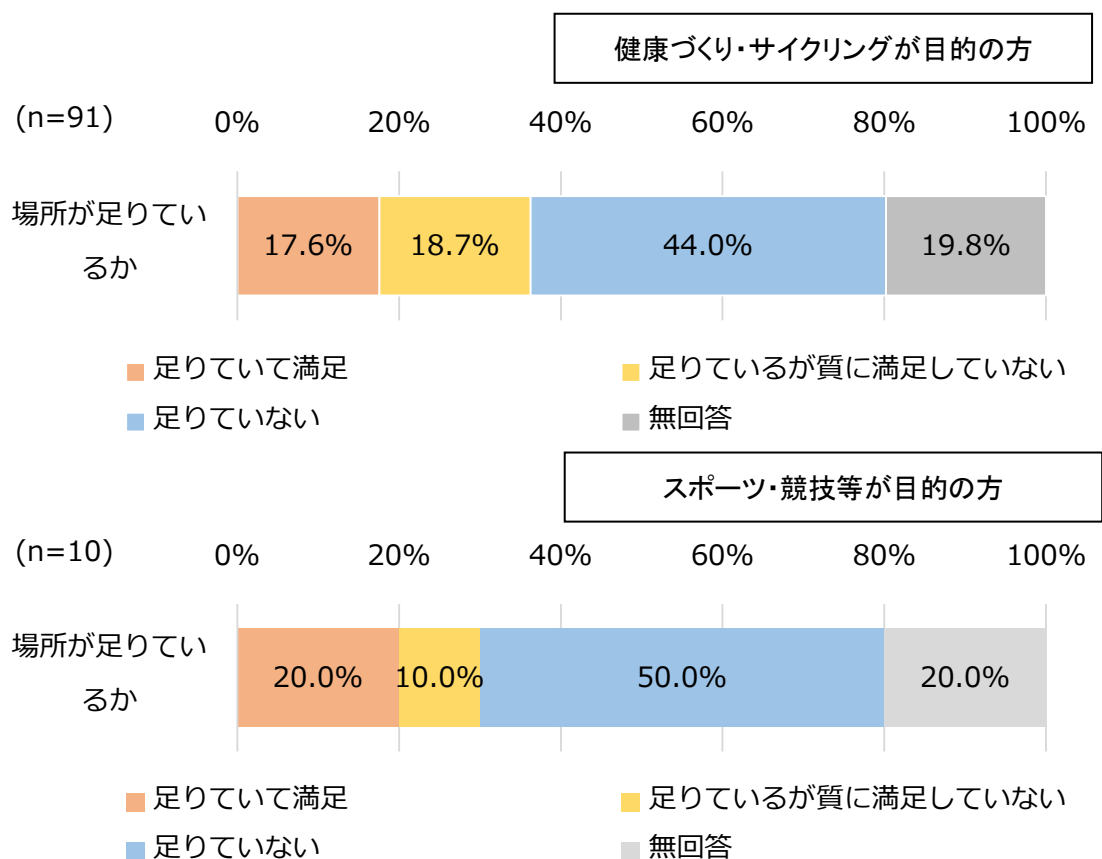
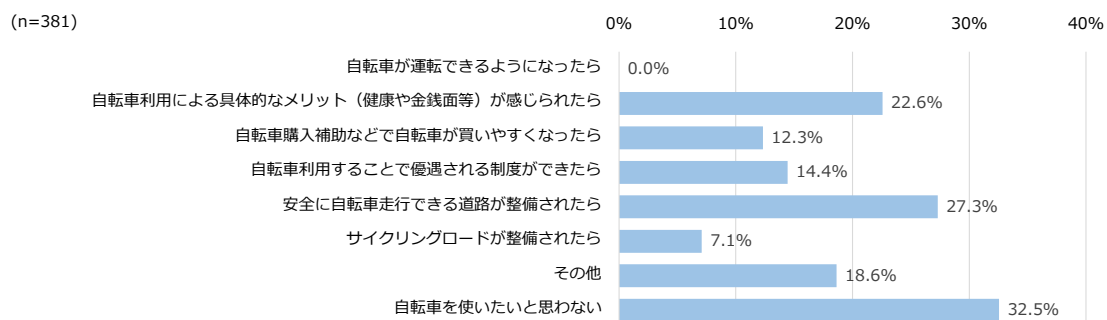


図 3-41 自転車の施設の過不足

(11)自転車を使うようになる条件:問7



※問2「自転車利用の有無」の設問で自転車を「使っていない」と回答した方が対象

図 3-42 どうなれば自転車を使うか

3-2クルマの利用状況

(1)免許の保有状況:問8

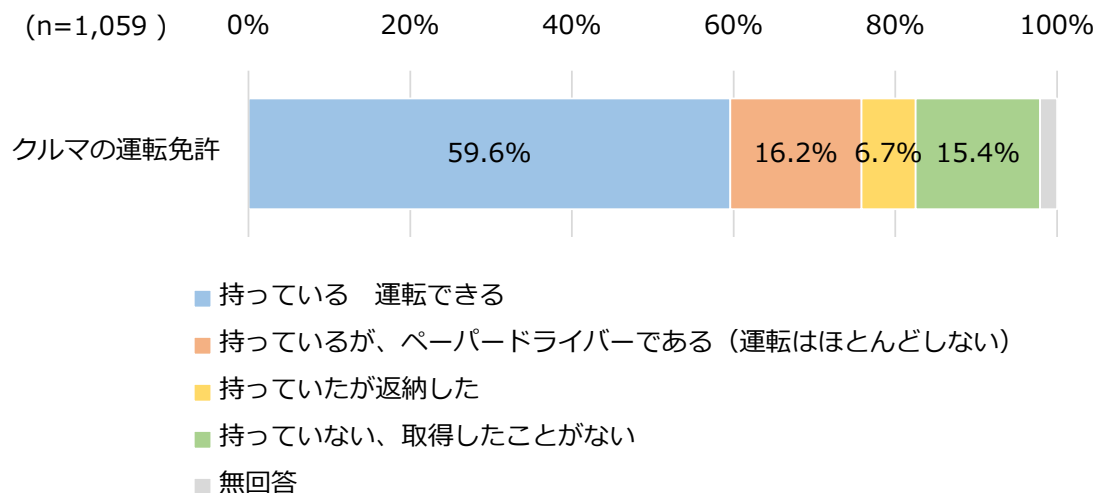


図 3-43 運転免許の保有状況

(2)クルマの保有状況:問9

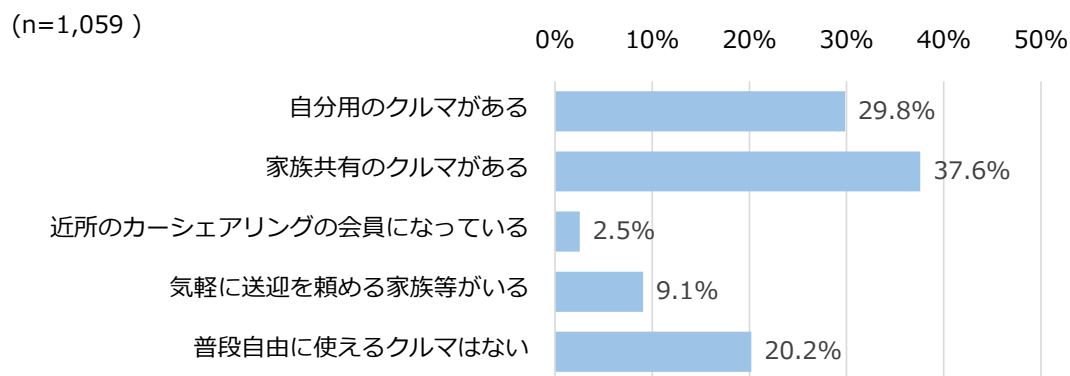


図 3-44 自由に使えるクルマの有無

(3)クルマの利用頻度

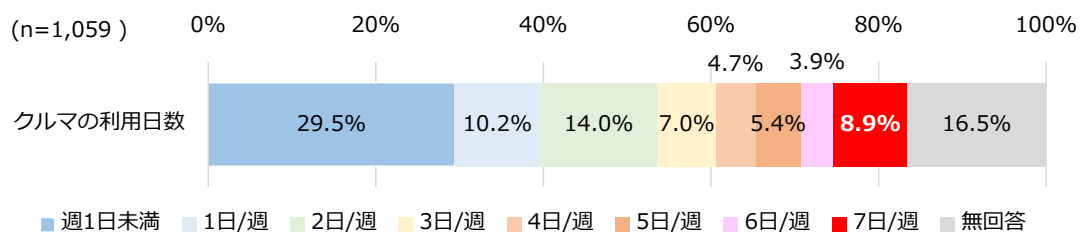


図 3-45 車の利用日数

(4)自動車で行っても良い距離でのクルマ利用頻度：問11

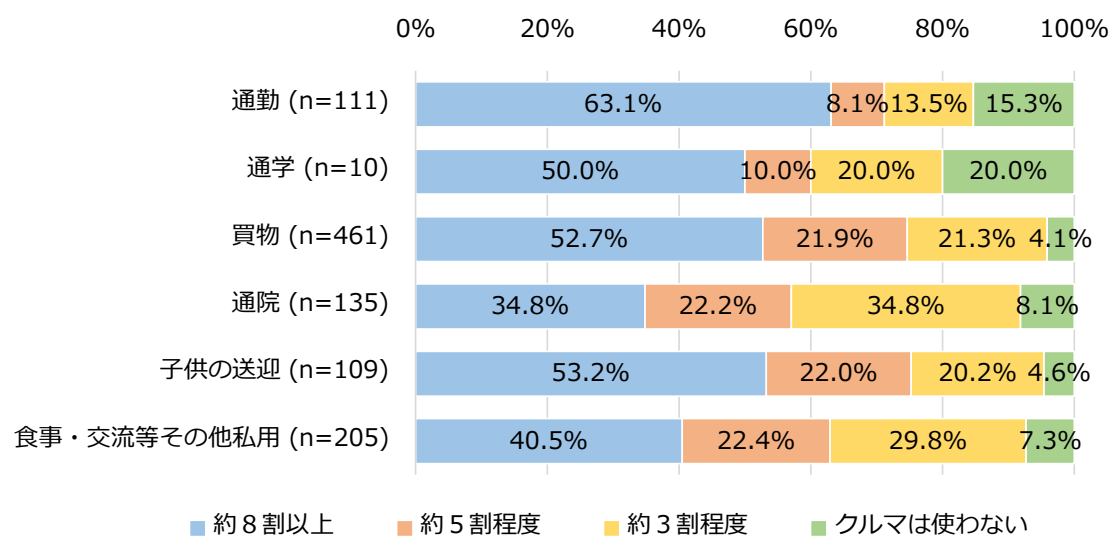


図 3-46 自転車で行ってもよい距離でクルマを使う頻度

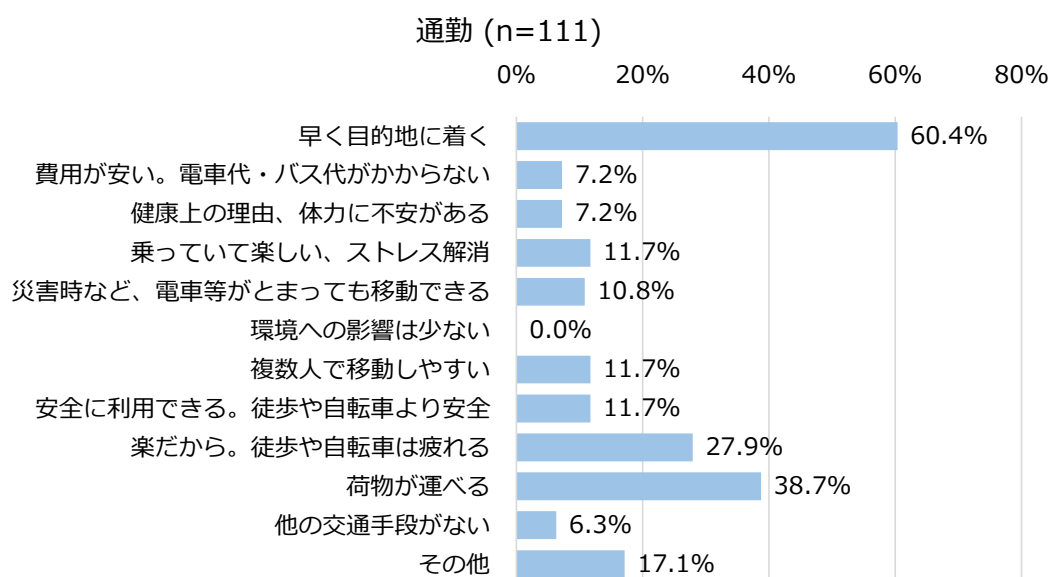


図 3-47 自転車で行ってもよい距離でクルマを使う理由(通勤)

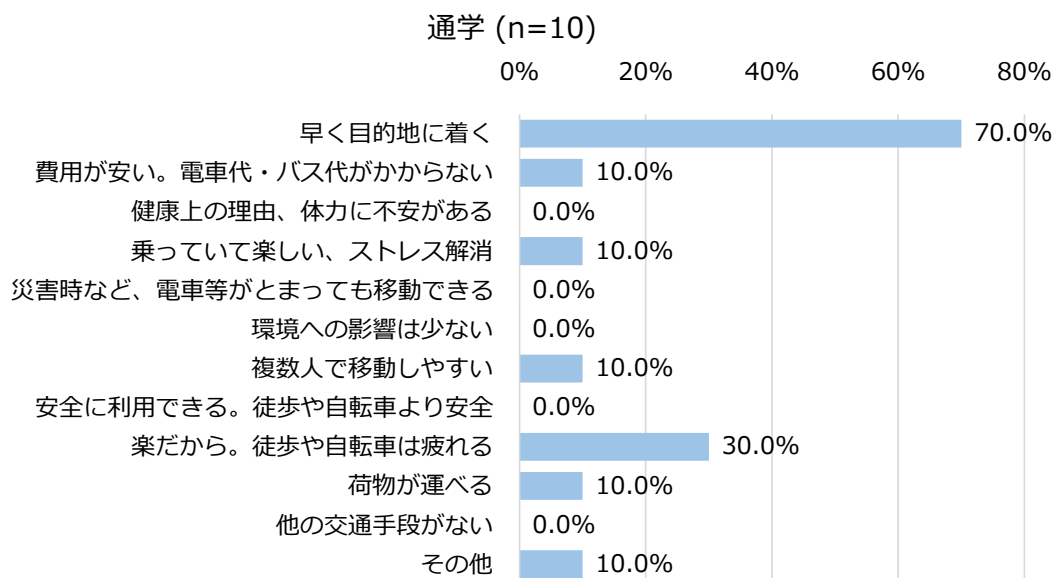


図 3-48 自転車で行ってもよい距離でクルマを使う理由(通学)

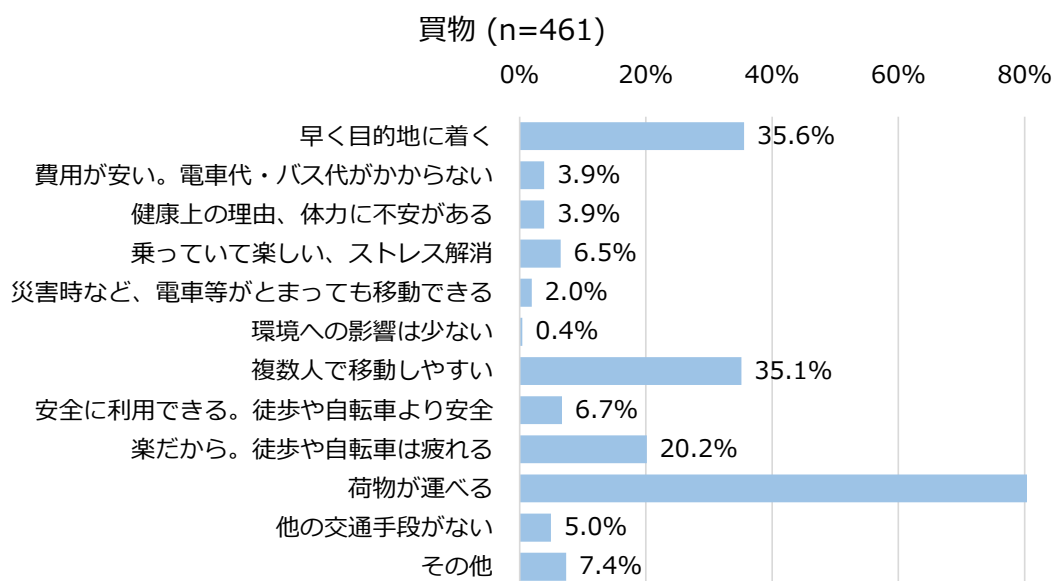


図 3-49 自転車で行ってもよい距離でクルマを使う理由(買い物)

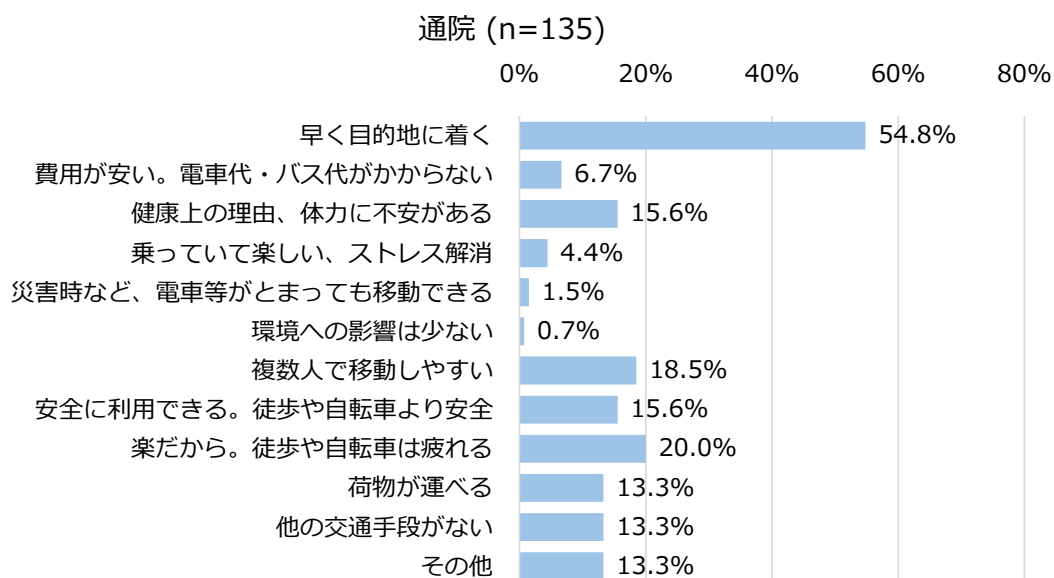


図 3-50 自転車で行ってもよい距離でクルマを使う理由(通院)

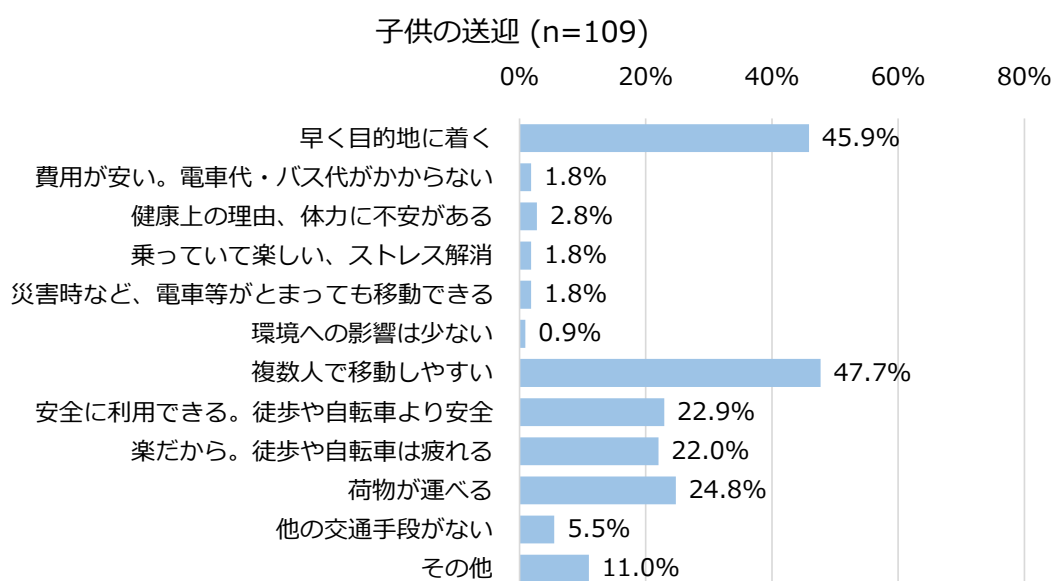


図 3-51 自転車で行ってもよい距離でクルマを使う理由(子供の送迎)

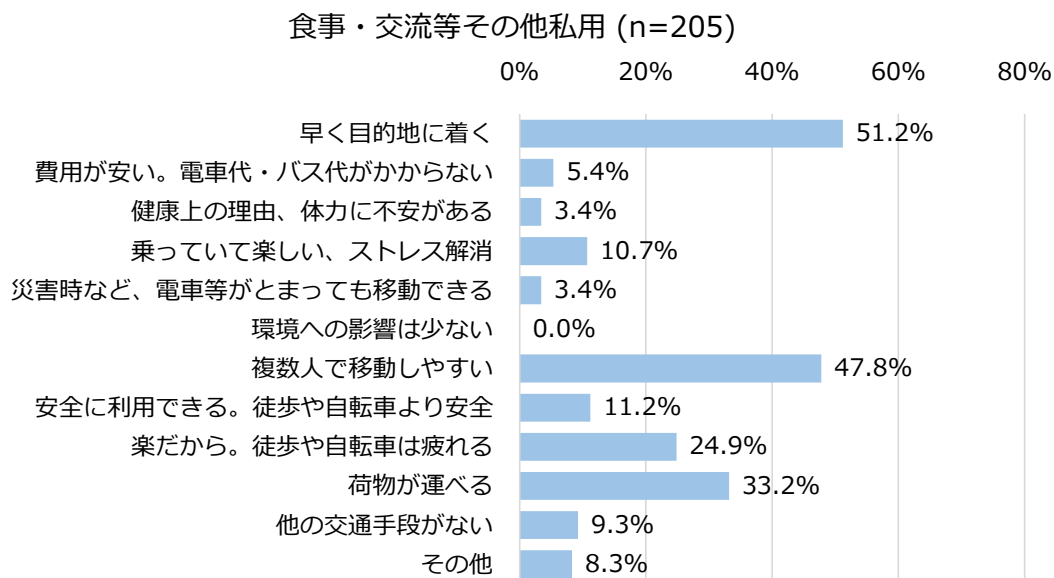


図 3-52 自転車で行ってもよい距離でクルマを使う理由(私用)

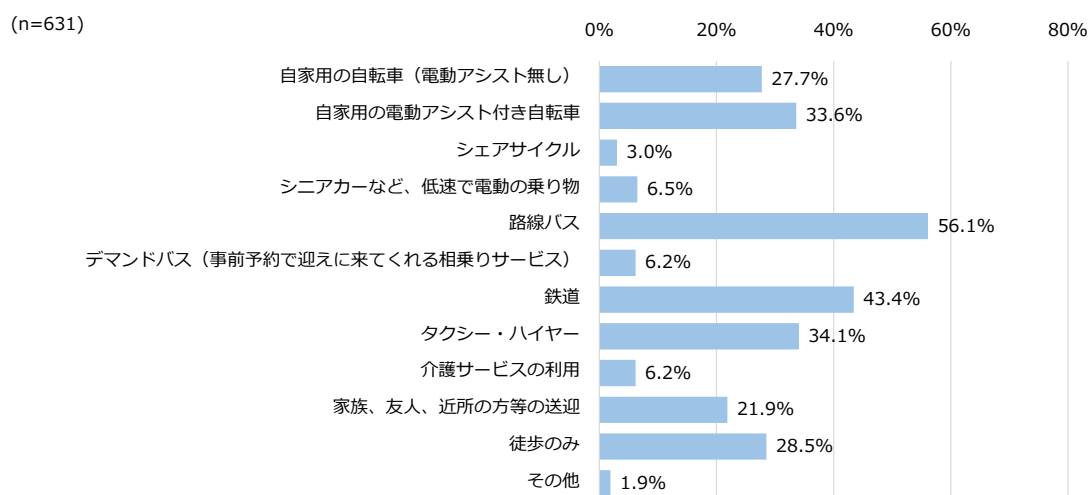


図 3-53 免許返納後の移動手段

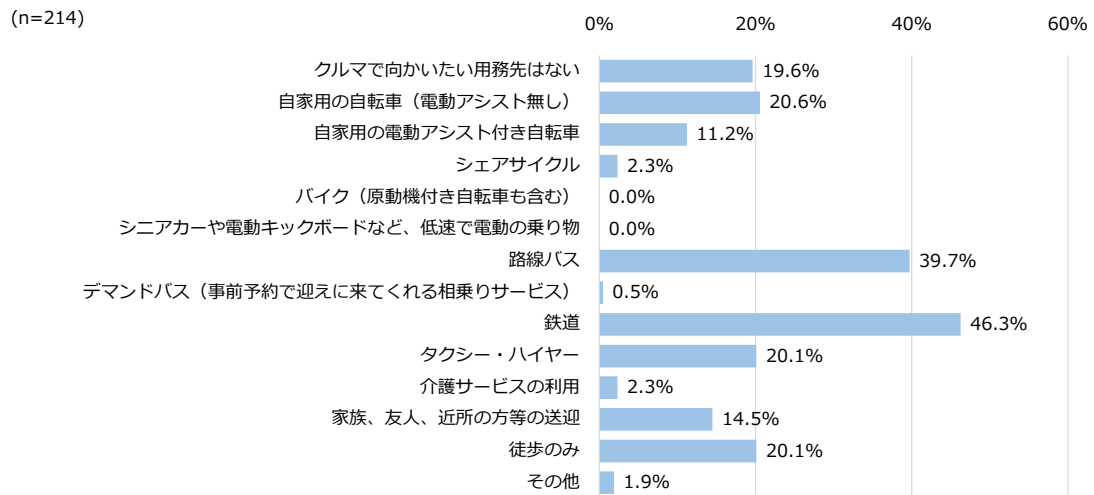


図 3-54 クルマで向かいたい移動先への現在の交通手段

(5)免許返納後の交通手段:問12

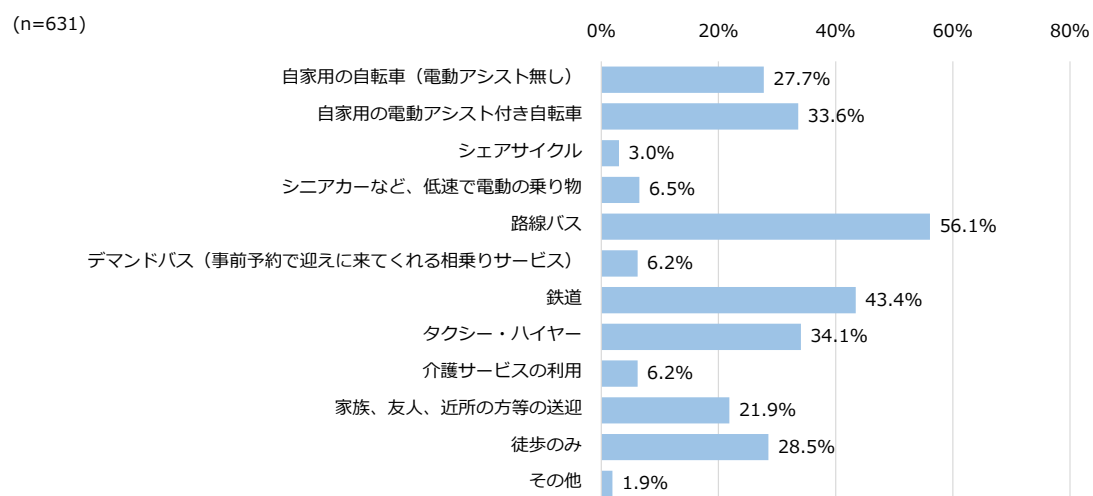


図 3-55 免許返納後の利用交通手段

(6)クルマで向かいたい用務先までの現状の主な交通手段:問13

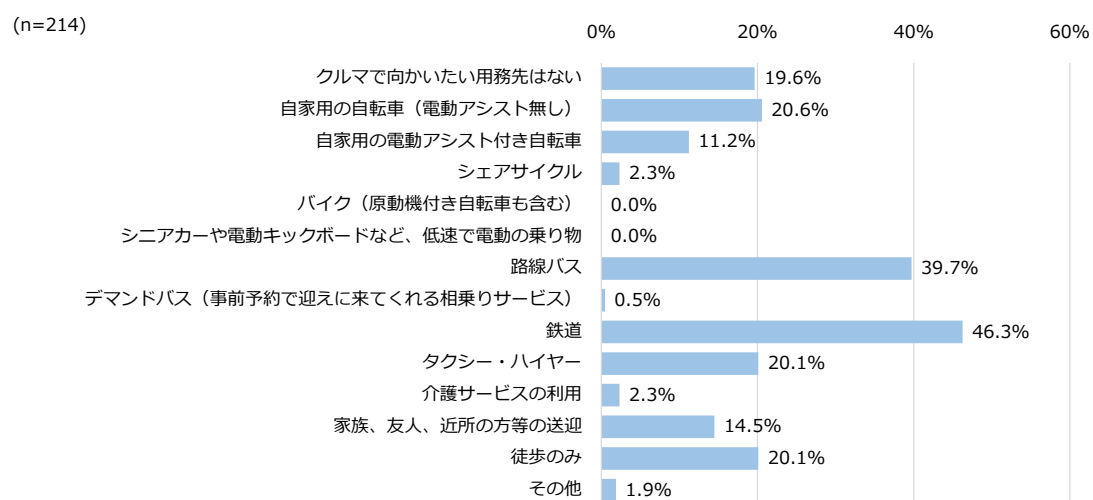


図 3-56 免許返納後の利用交通手段

3-3 さいたま市の取組に対する意見

(1) 自転車利用環境の満足度：問14

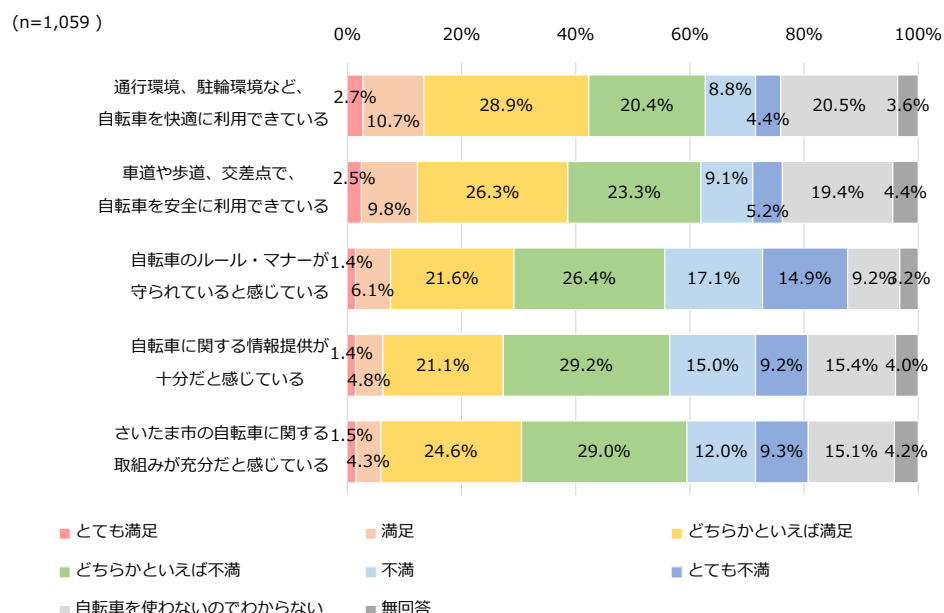


図 3-57 自転車利用環境の満足度

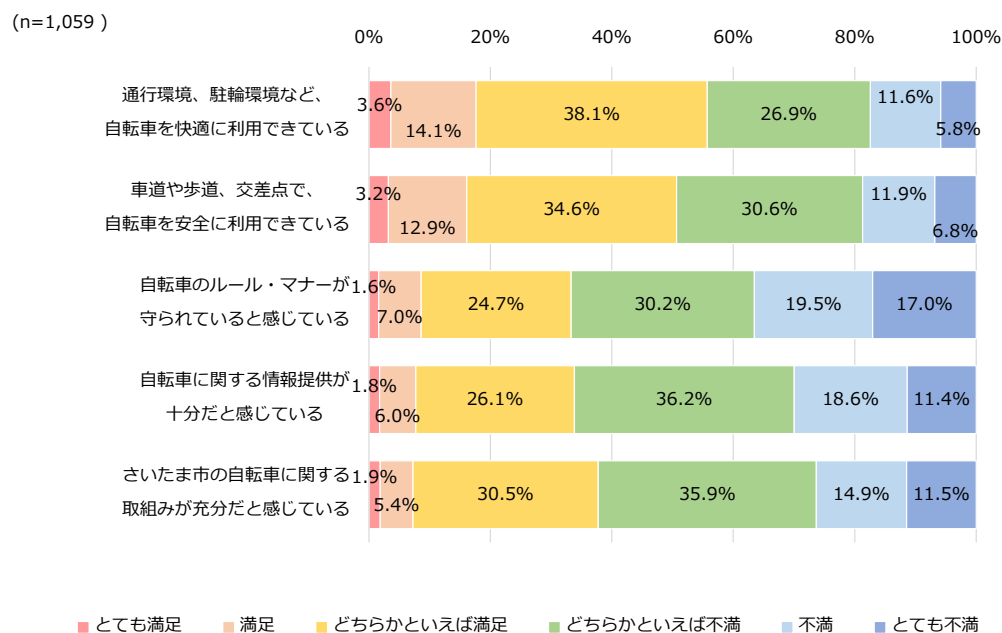


図 3-58 自転車利用環境の満足度(無回答・自転車非利用を除く)

(2)力を入れて欲しい取組:問15

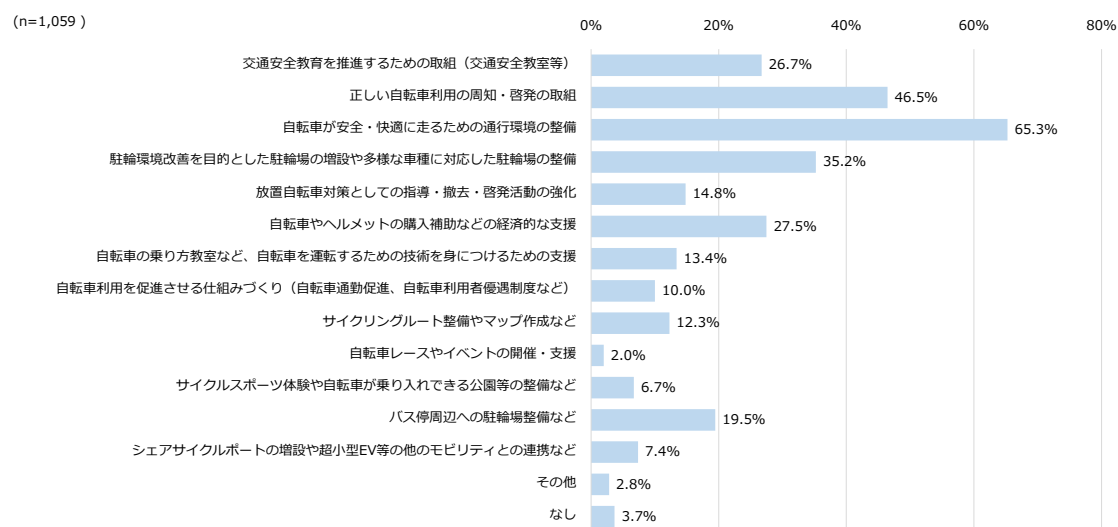


図 3-59 さいたま市でもっと力を入れて欲しい取組

(3)シェアサイクルの利用状況：問16

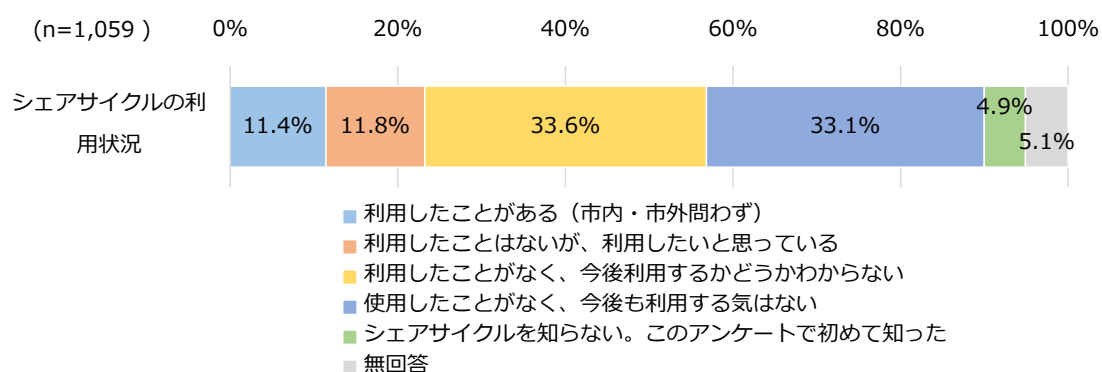


図 3-60 シェアサイクルの利用状況

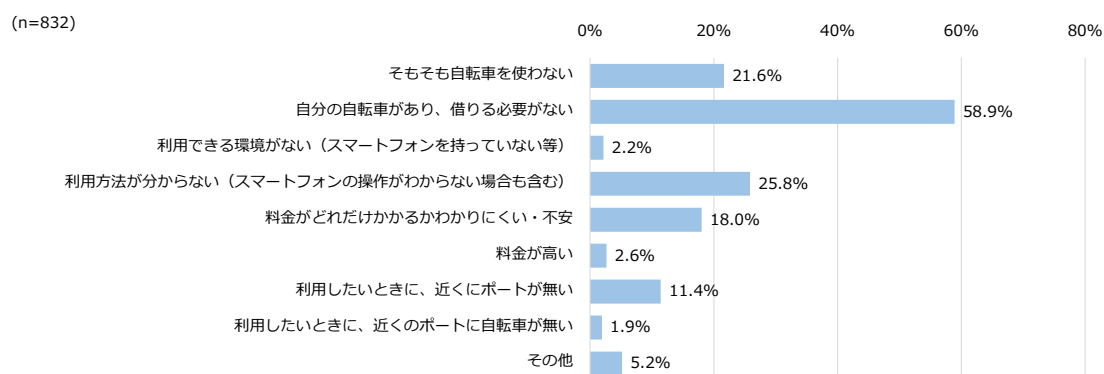


図 3-61 シェアサイクルを利用したことがない理由

(4)交通ルールの認知・遵守状況：問17-1

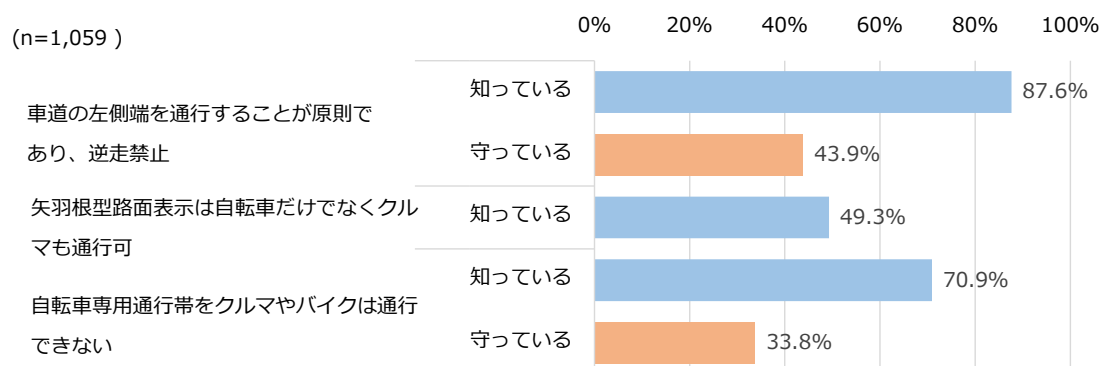


図 3-62 交通ルールで知っている内容(車道通行)

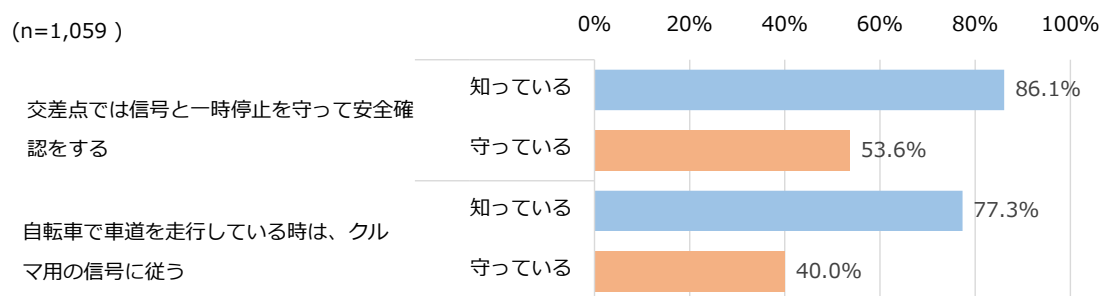


図 3-63 交通ルールで知っている内容(交差点通行・信号の見方)

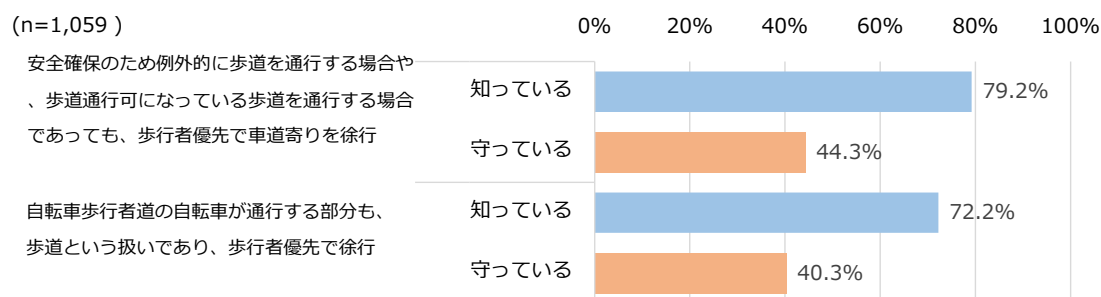


図 3-64 交通ルールで知っている内容(歩道通行)

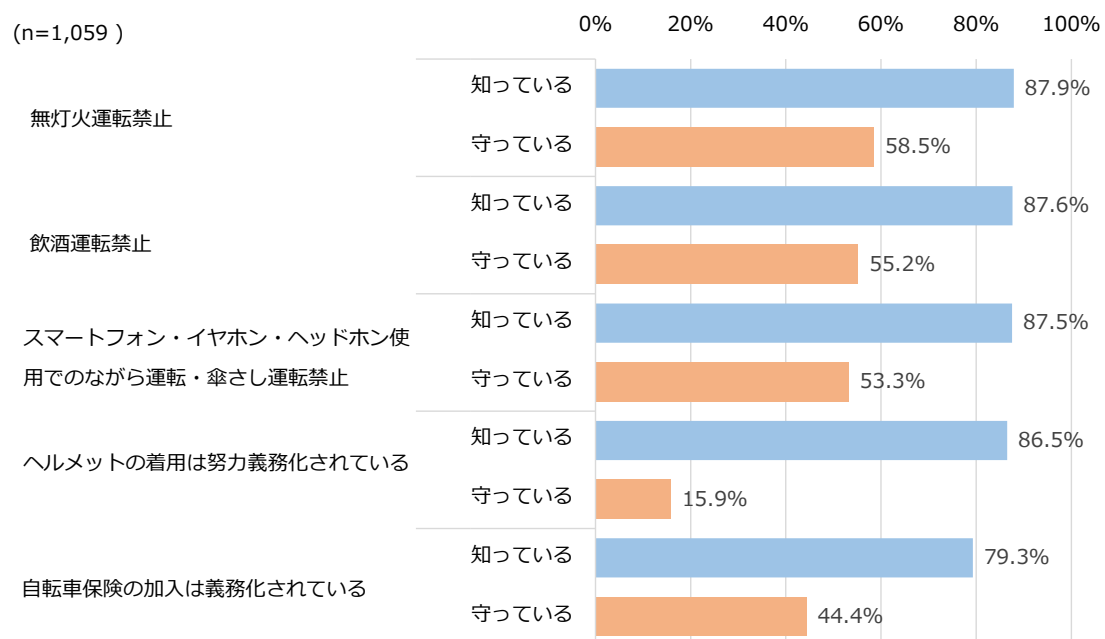


図 3-65 交通ルールで知っている内容(安全利用)

(5) ルールの教育・周知・啓発で効果的な取組: 問17-2

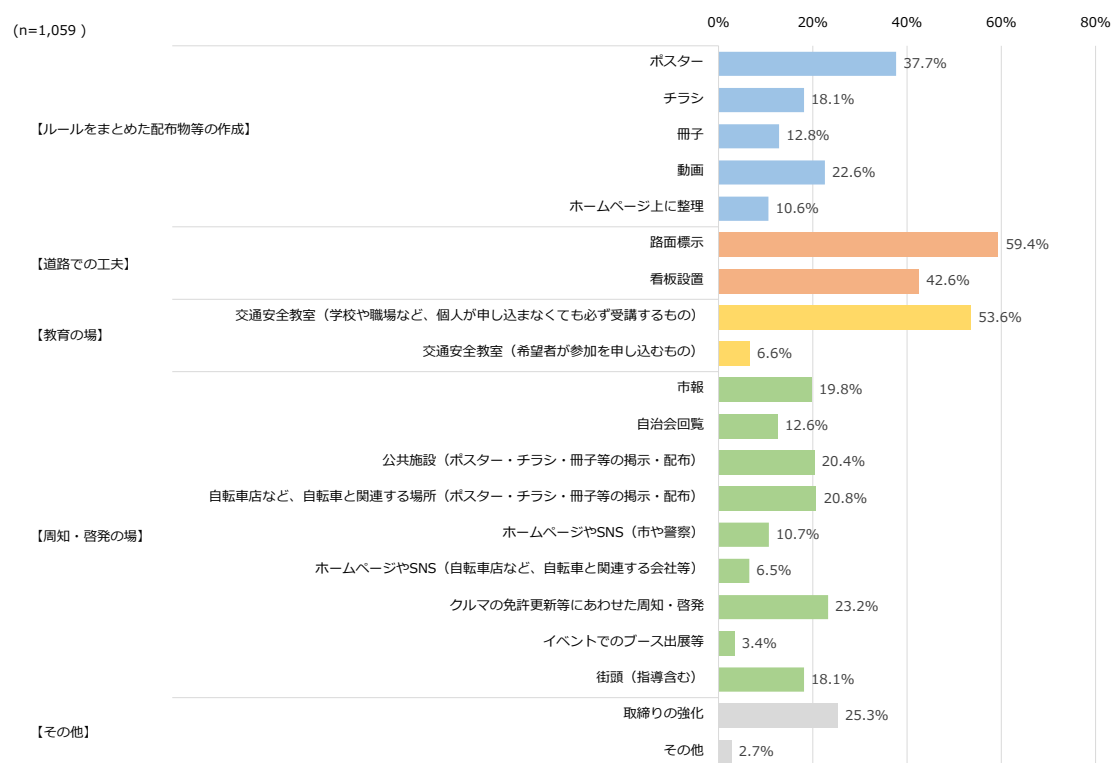


図 3-66 交通ルールの周知・啓発で効果的な取り組み

(6)ヘルメットの着用状況：問18

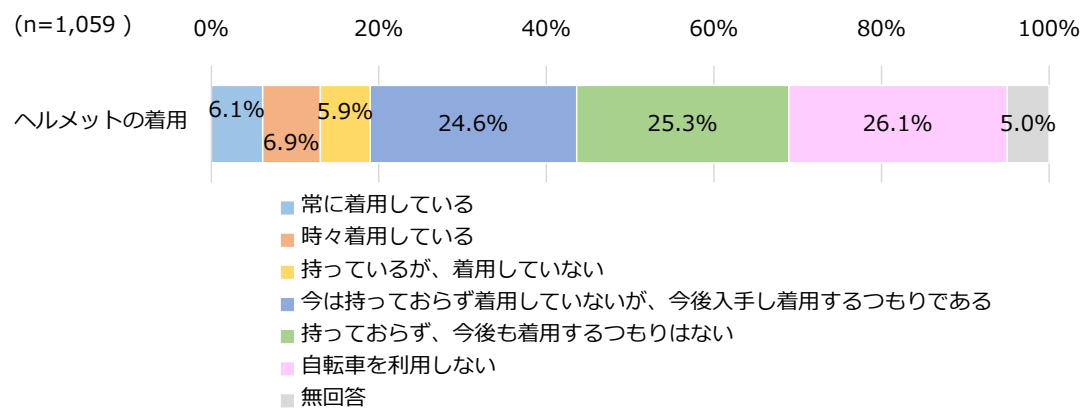


図 3-67 乗車時のヘルメット着用状況

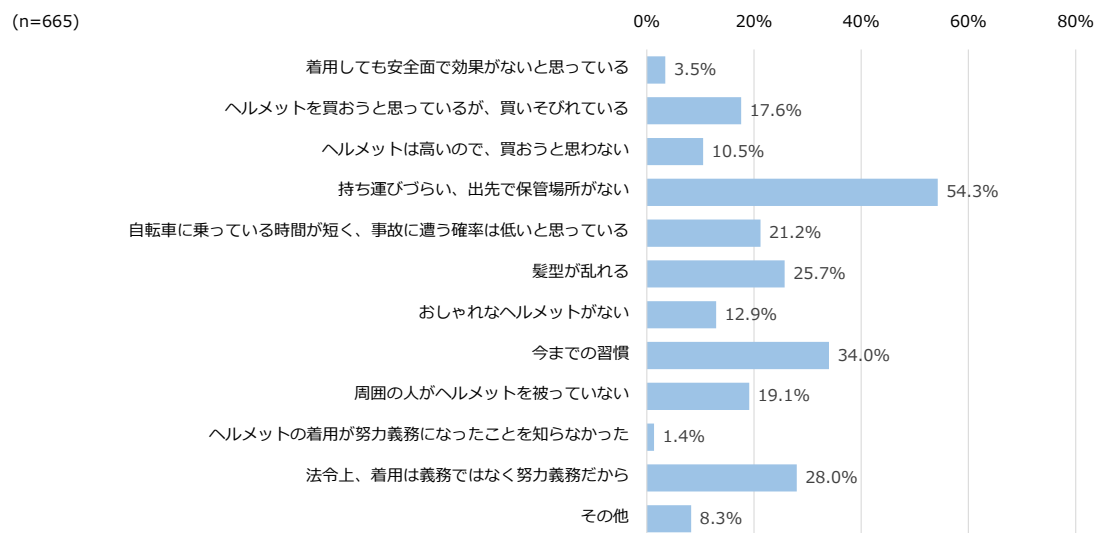


図 3-68 ヘルメットを着用しない理由

(7)自転車レーンの整備 : 問19

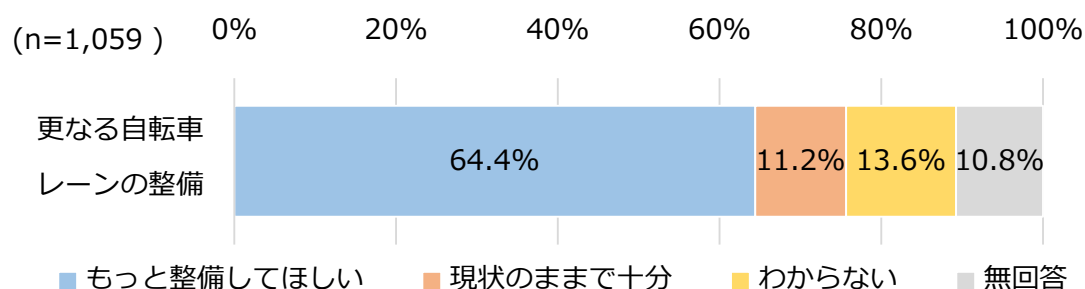


図 3-69 自転車レーンの整備の希望

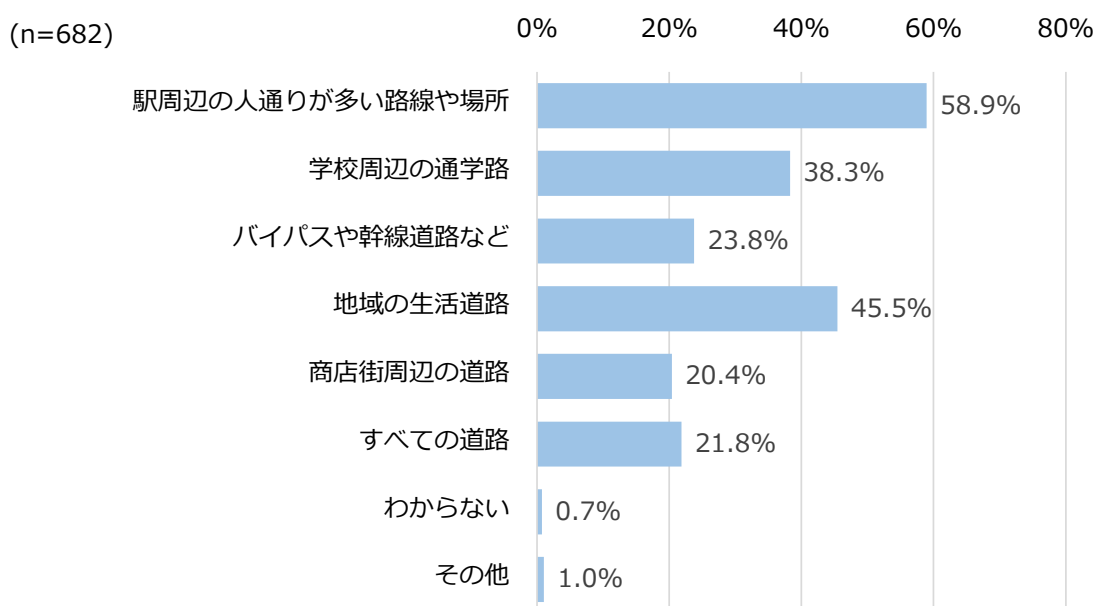


図 3-70 自転車レーンの設置希望箇所

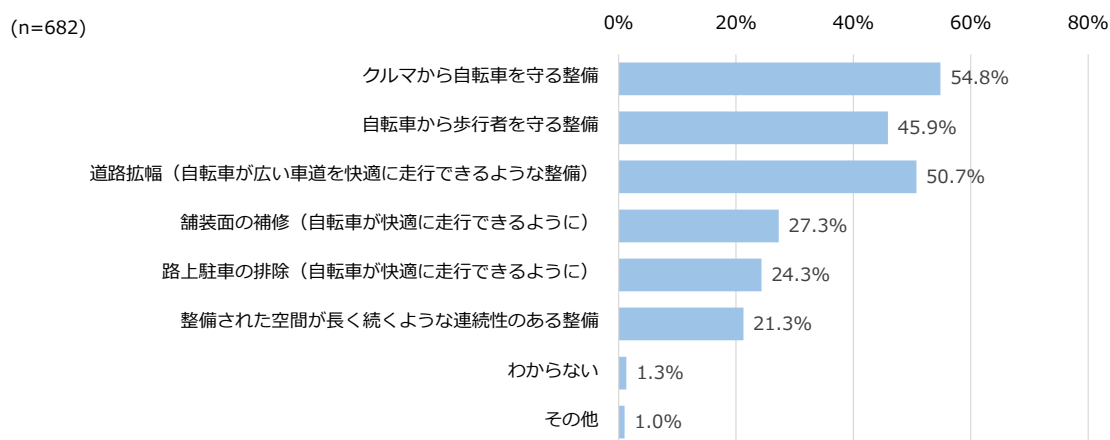


図 3-71 どのような整備を市に求めるか

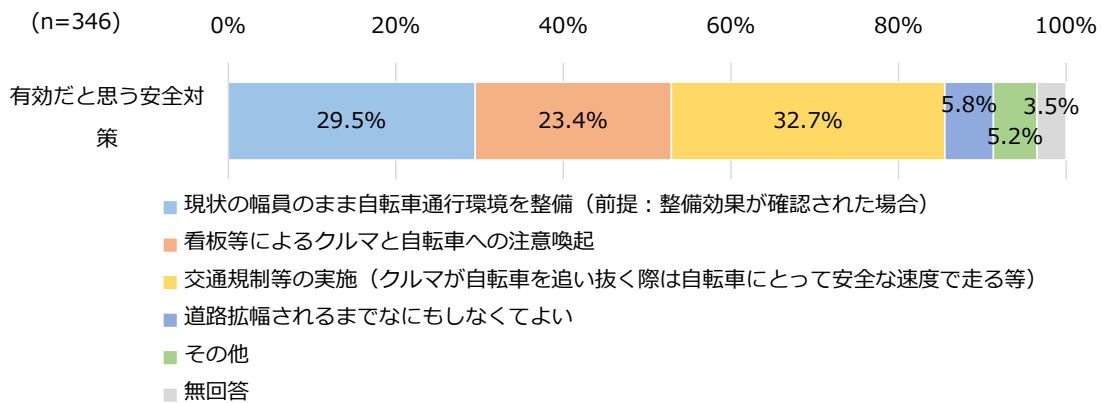


図 3-72 有効な安全対策

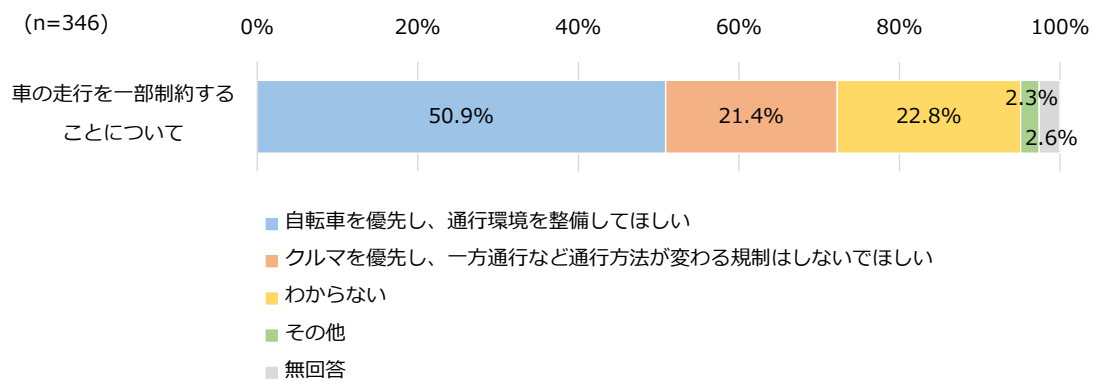


図 3-73 クルマの走行の制約について

(8)まちづくりへの自転車の活用:問20

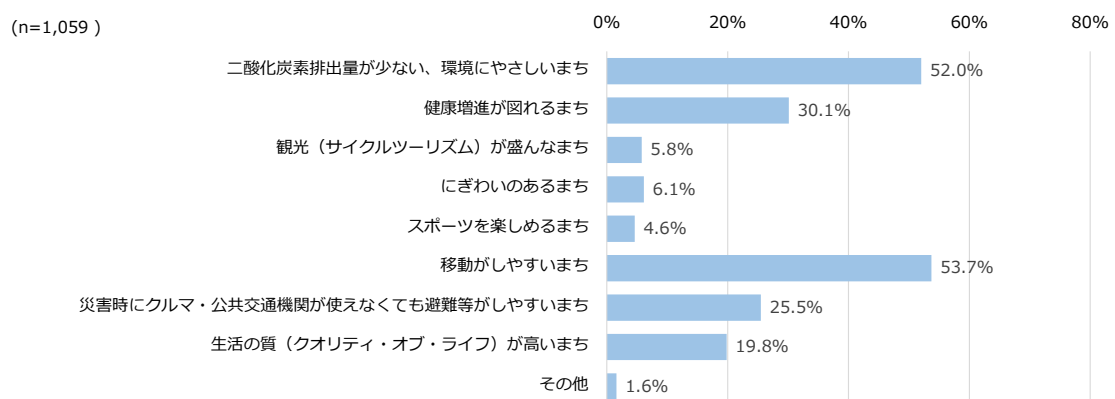


図 3-74 まちづくりへの自転車の活用

4.成果指標の変化

(1)自転車の利用

自転車利用者（週 1 回以上）の割合は、H26 年から R2 年で減少傾向にあったものの、R6 年度は R2 年から維持で推移している。

※R2 年度までのアンケートは選択肢式、R6 年度アンケートでは週〇回の実数での回答に変更している

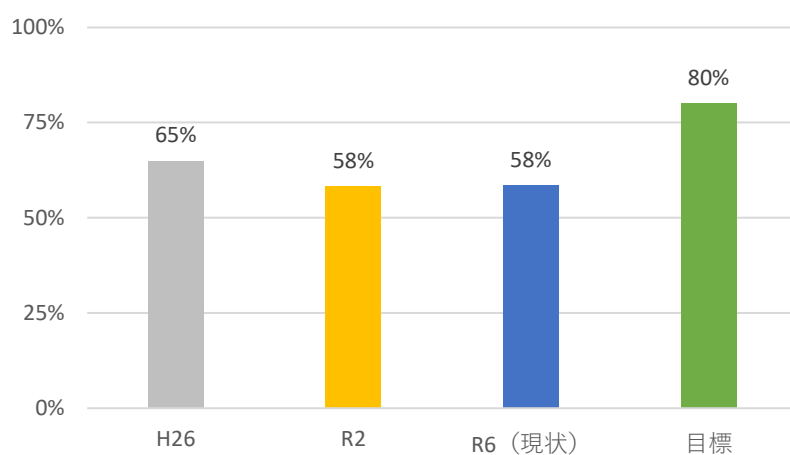


図 4-1 自転車の利用の推移

70 代以降の高齢者の方は週 1 回以上自転車を利用する割合が減少している傾向が見られる。

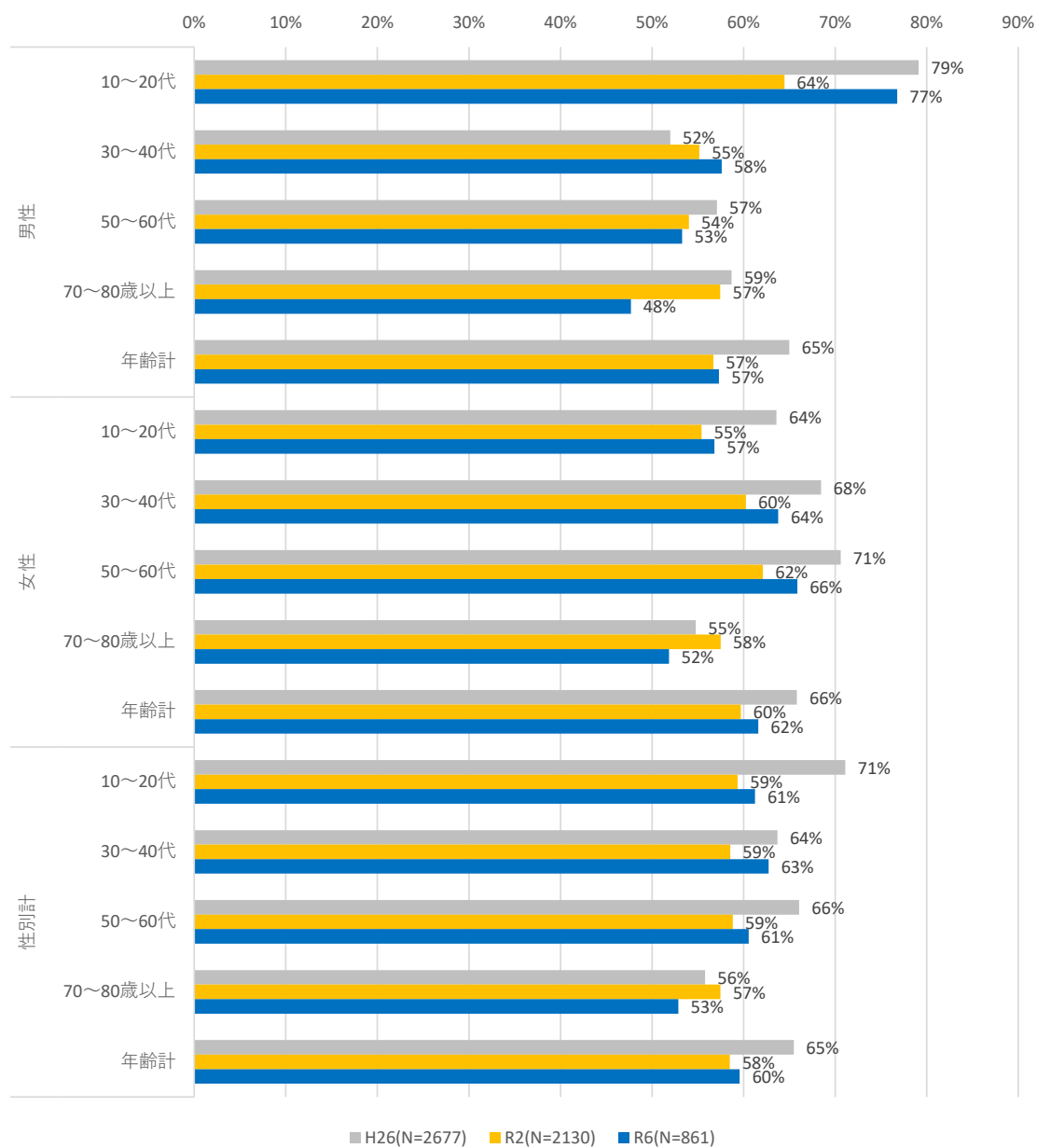


図 4-2 自転車の利用の推移(性・年齢別)

週1回以上の自転車利用割合は、居住地別では、西区で減少する等一部の地域で変化がみられるが、地域の特徴に応じた一定の傾向は確認されない。

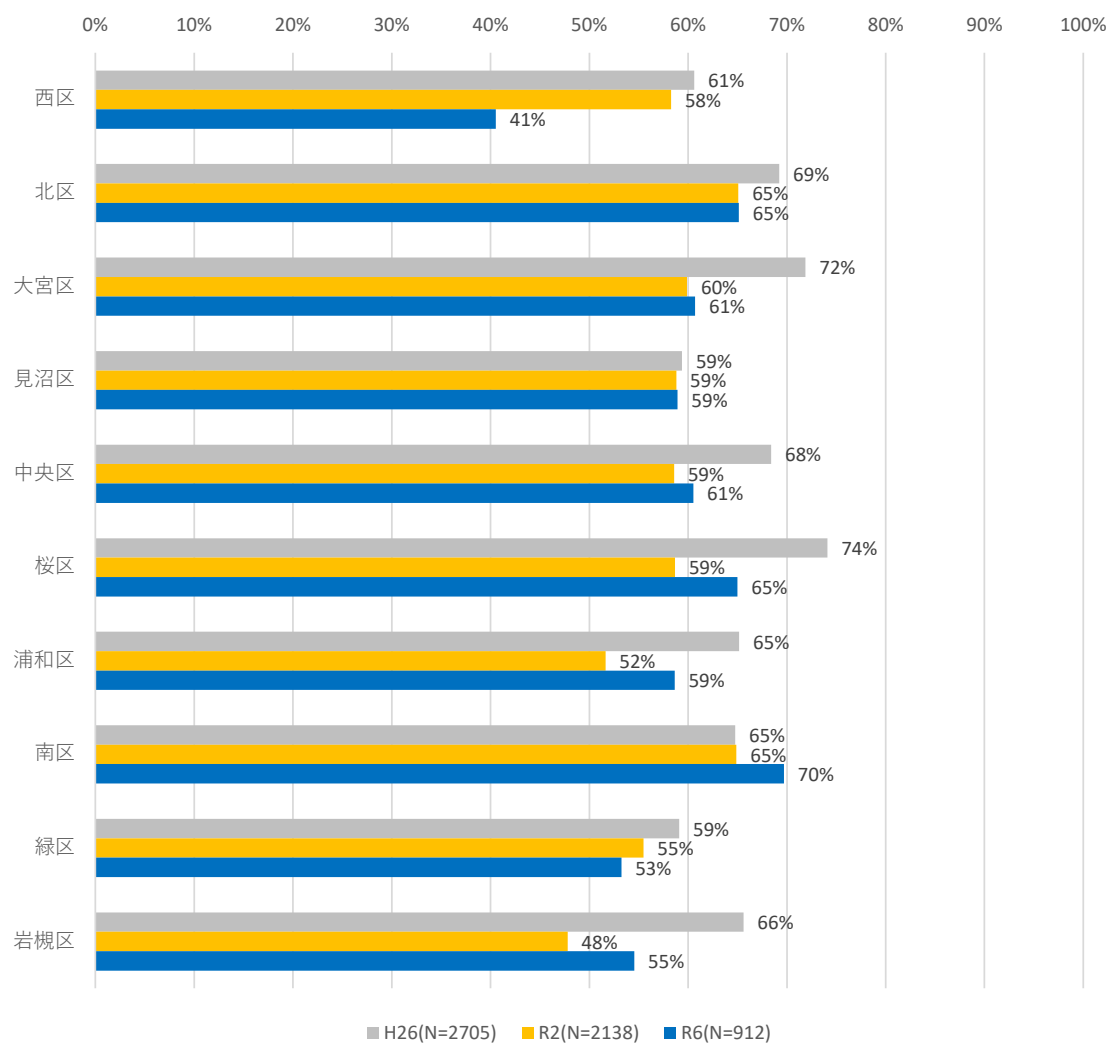


図 4-3 自転車の利用の推移(居住地別)

(2)自転車の事故

自転車事故死傷者数は R2 年度までに減少していたものの、現況(R5 年度最新値データ)では増加に転じている状況にある。

年齢別の構成比は H26 と R4 は近い傾向にあり、R2 以降の死傷者数は増加している。自転車利用者数およびクルマの交通量は減少傾向となっており、自転車通行環境整備前後で自転車交通量、車道走行率、事故件数などいずれも改善されていることから、死傷者数の増加は電動アシスト自転車等の速度の高い自転車の普及やルール・マナーの不徹底等の複数の要因によるものと推察され、これらの要因分析が引き続き求められる。

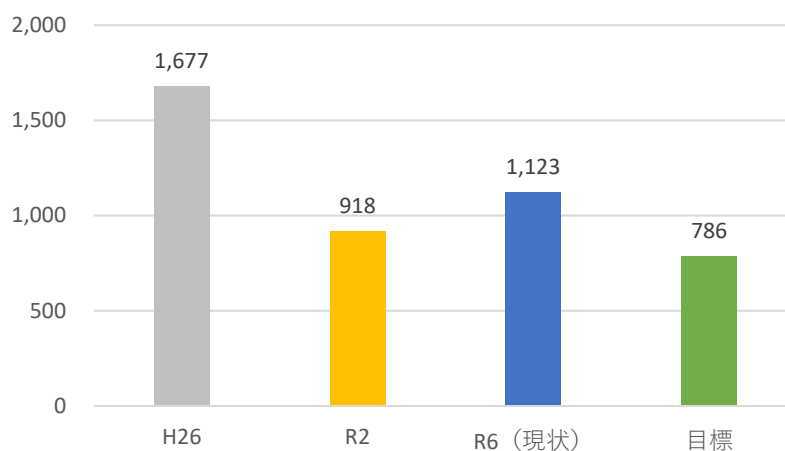


図 4-4 自転車事故死傷者数

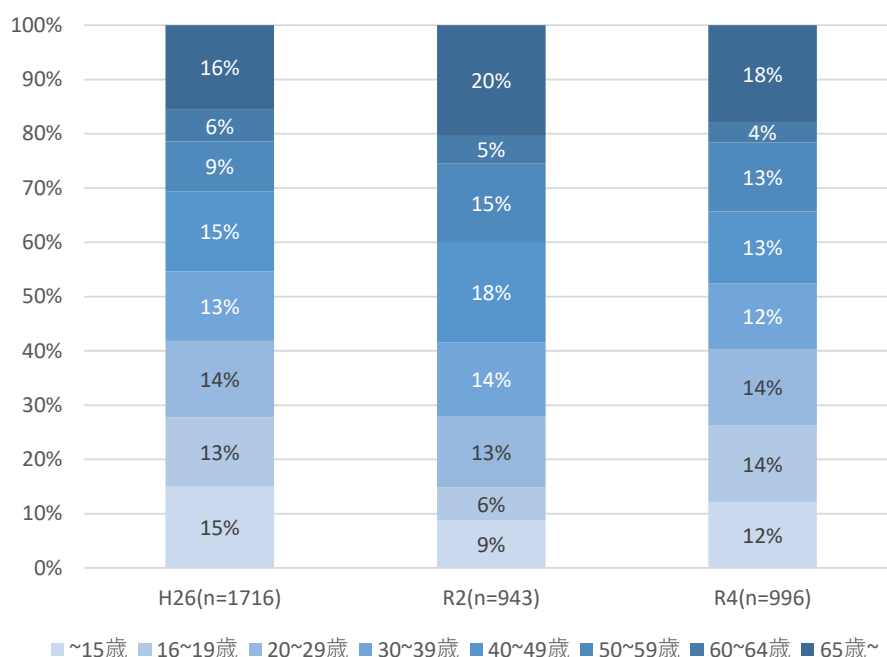


図 4-5 年代別の死傷者数構成比

発生箇所別の傾向は変化しておらず、信号のない交差点の比率が最も高い。

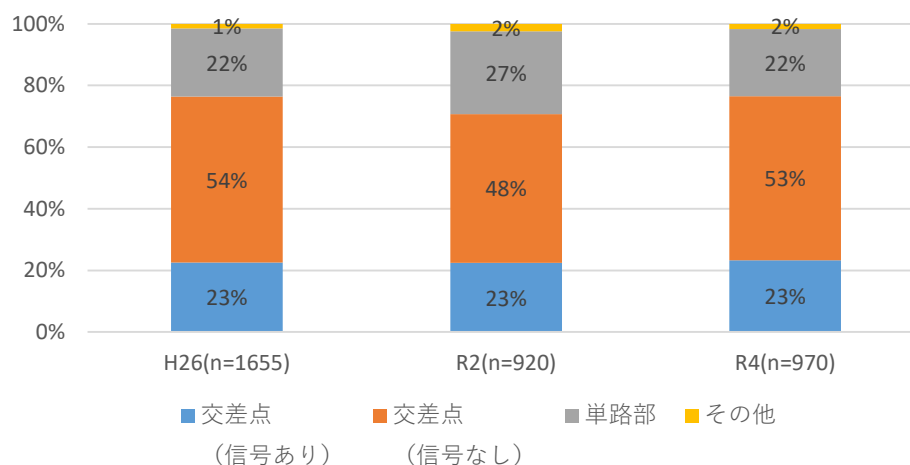


図 4-6 発生箇所別の死傷者数構成比

事故形態別では、「車両相互（出会い頭）」が最も構成比が大きいですが、その比率はやや低下しており、代わりに「車両相互（左折時）」の比率が上昇している。

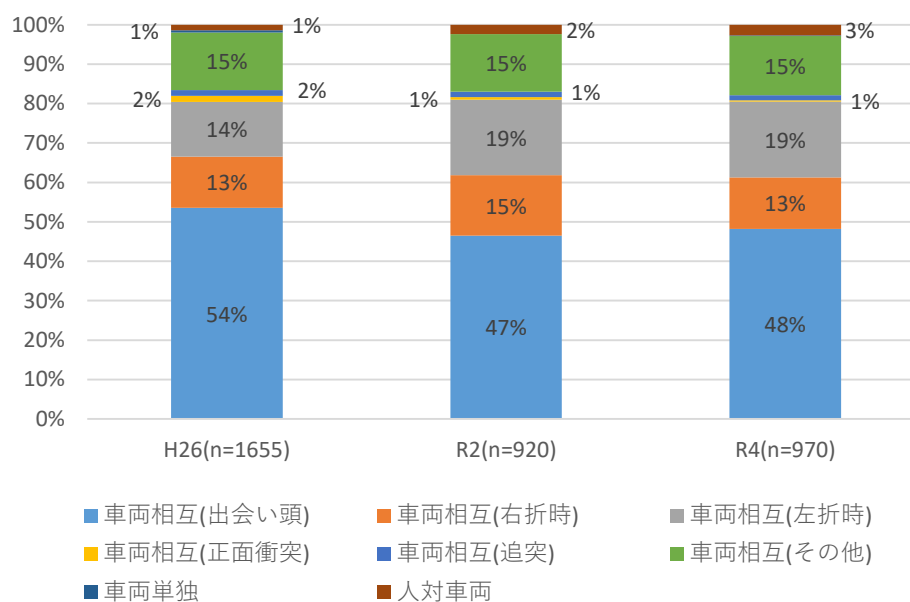


図 4-7 事故形態別の死傷者数構成比

自転車が加害者（第1当事者）となる事故では、相手が歩行者の事故の比率がR2以降上昇している。

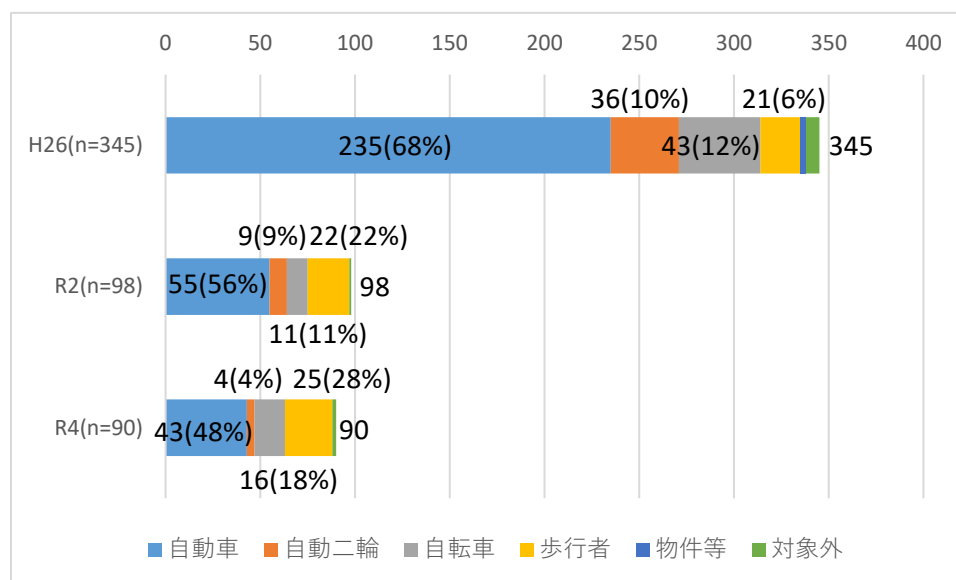


図 4-8 自転車が加害者となる事故の事故相手

自転車が被害者（第2当事者）となる事故については大きな変化はなく、相手が自動車の事故の比率が最も高い傾向にある。

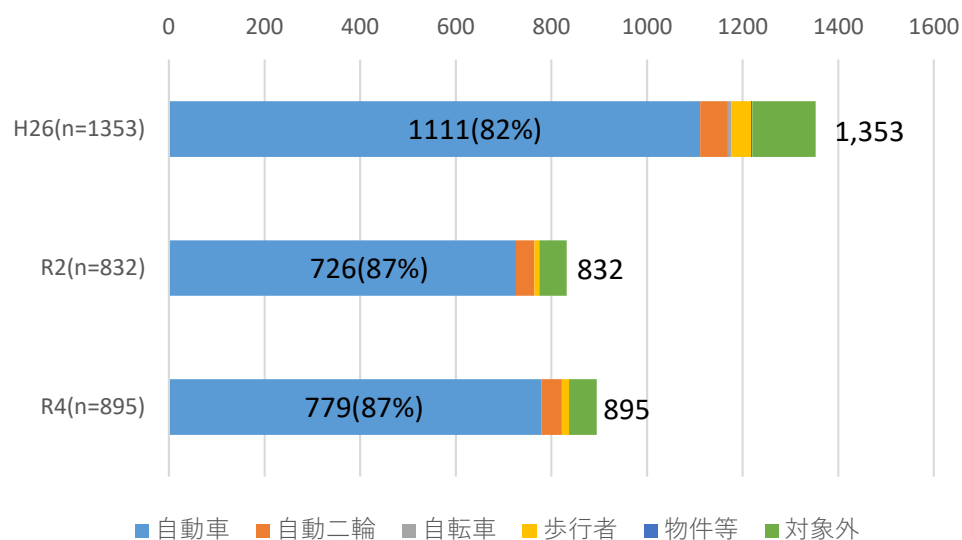


図 4-9 自転車が被害者となる事故の事故相手

(3)市民の満足度

市民の満足度については、快適性、安全性、ルール・マナー、情報提供、市の取組いずれの視点でも R2 年度から R6 年度までに満足と感じる人の割合は高まってきている。

※R2 年度までのアンケートは「とても満足」「満足」「不満」「とても不満」の 4 択式、R6 年度アンケートでは「とても満足」「満足」「やや満足」「やや不満」「不満」「とても不満」の 6 択式に変更している。なお、R6 年度の指標は「とても満足」「満足」「やや満足」の合計値としている。

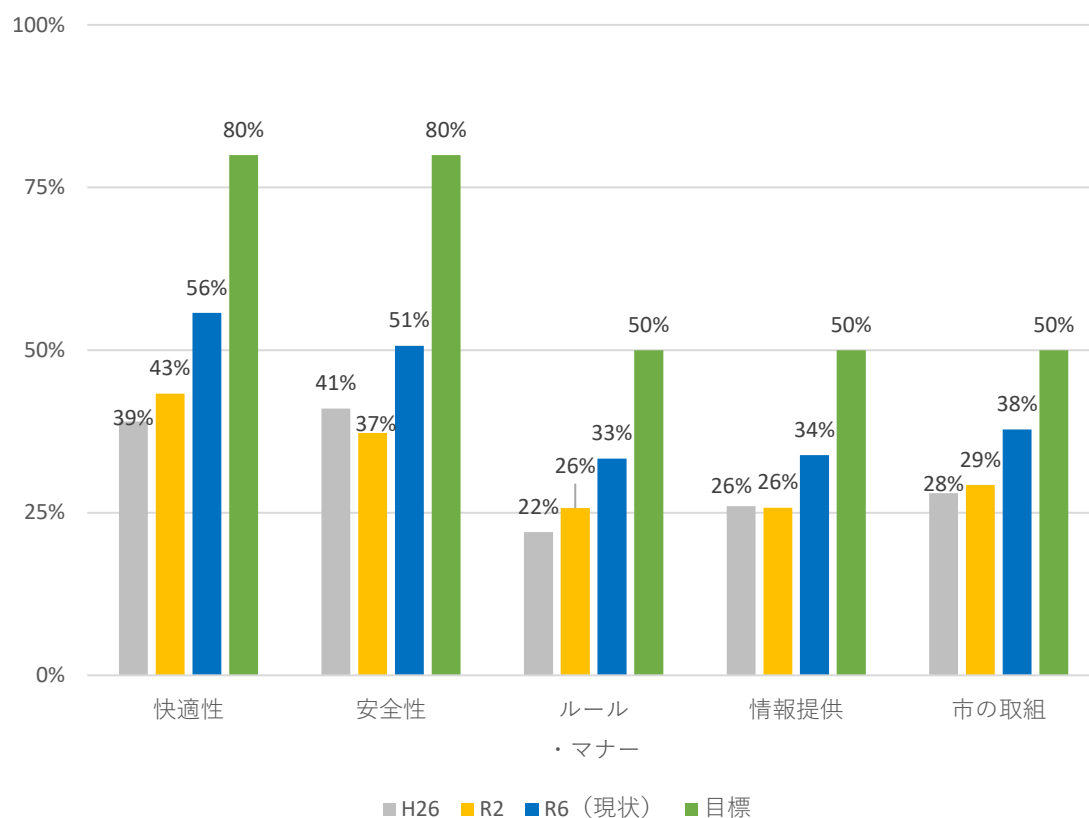


図 4-10 市民の満足度の推移

1) 快適性

快適性の評価（満足度）については、70～80代以上の方で低下傾向が見られる。

大宮区や中央区など、市街地の密度が高い区では低下傾向が見られる一方で、郊外部の割合が高いエリアでは上昇傾向が見られる。

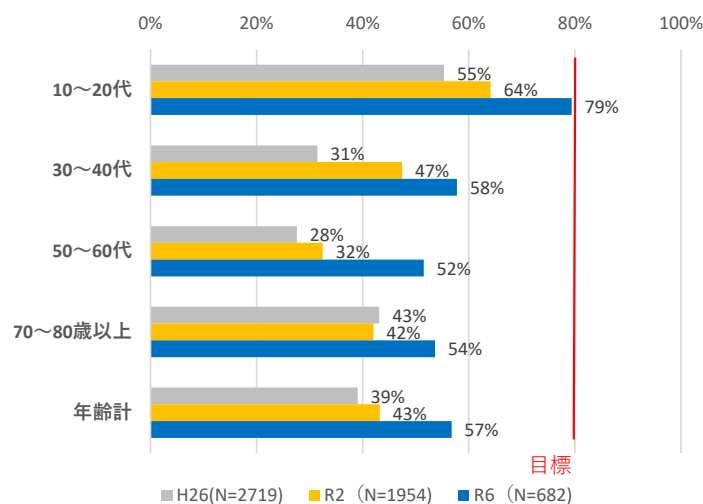
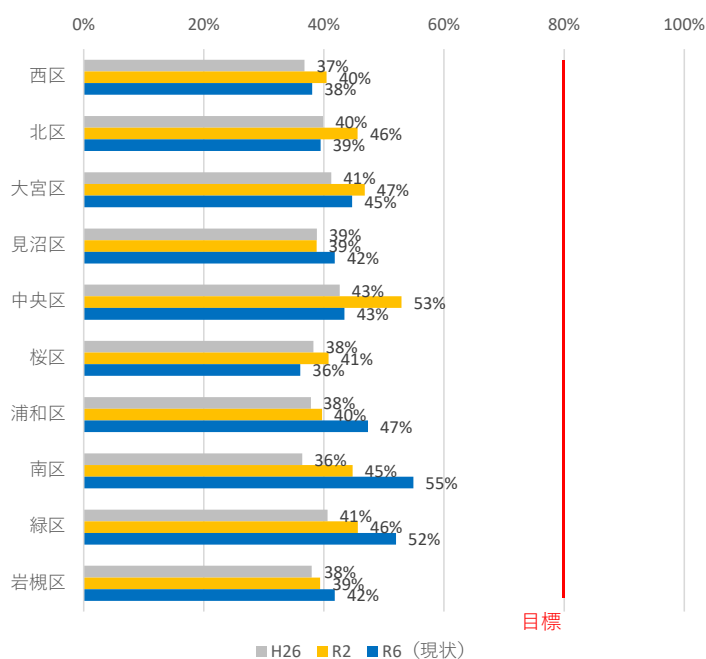


図 4-11 年齢別の満足度比較(快適性)



サンプル数							
	H26	R2	R6		H26	R2	R6
西区	185	131	71	桜区	196	157	61
北区	316	217	109	浦和区	370	257	131
大宮区	262	171	85	南区	371	297	133
見沼区	327	245	110	緑区	234	173	75
中央区	251	155	76	岩槻区	187	160	55

図 4-12 居住地別の満足度比較(快適性)

2) 安全性

安全性の評価（満足度）については、70～80代以上の方で低下傾向が見られる。

大宮区や中央区など、市街地の密度が高い区では低下傾向が見られる一方で、郊外部の割合が高いエリアでは上昇傾向が見られる。（快適性と同傾向）

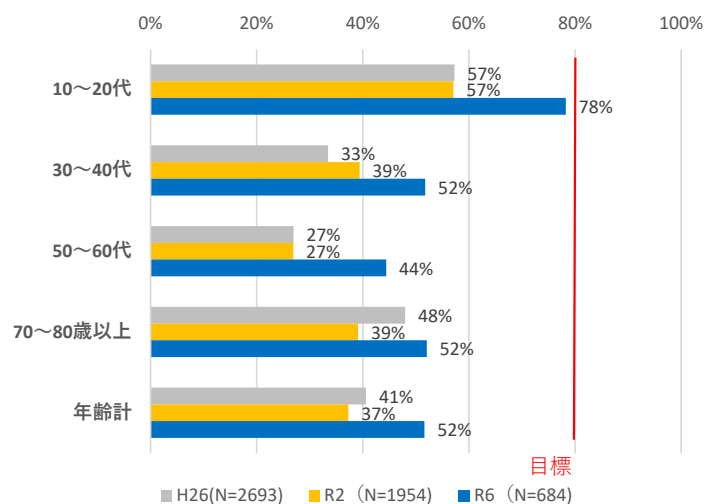
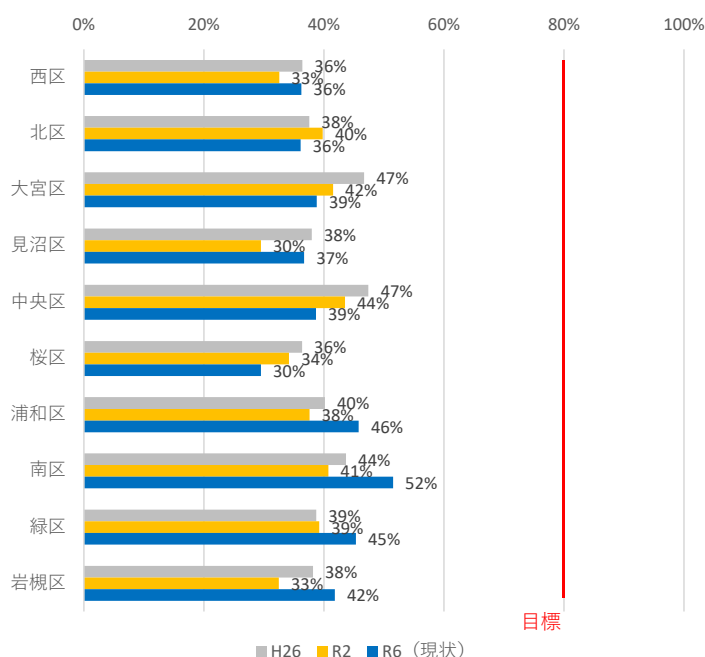


図 4-13 年齢別の満足度比較(快適性)



サンプル数							
	H26	R2	R6		H26	R2	R6
西区	184	132	69	桜区	198	155	61
北区	314	216	108	浦和区	366	258	131
大宮区	259	171	85	南区	364	297	132
見沼区	316	244	109	緑区	235	176	75
中央区	251	154	75	岩槻区	186	160	55

図 4-14 居住地別の満足度比較(快適性)

3) ルール・マナー

ルール・マナーについては、70～80代以上の方で低下傾向が見られる。

郊外部の割合が高いエリアでは上昇傾向が見られ、市街地の密度が高い区では、大宮区で下がる一方で、中央区では満足度が高まる等、地域において差異が大きい傾向。

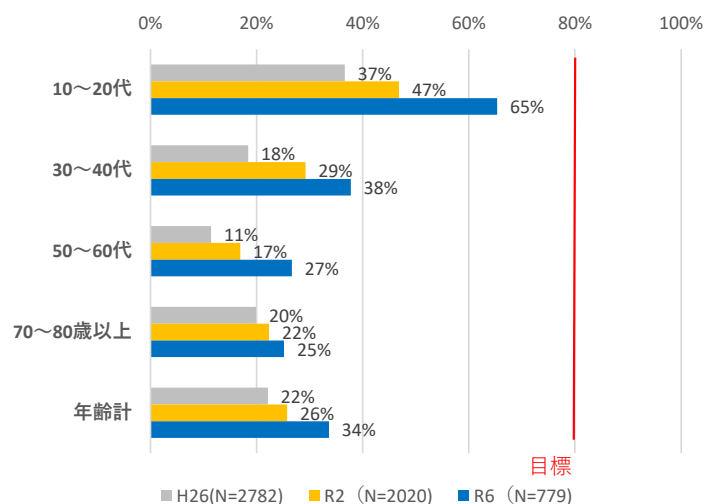
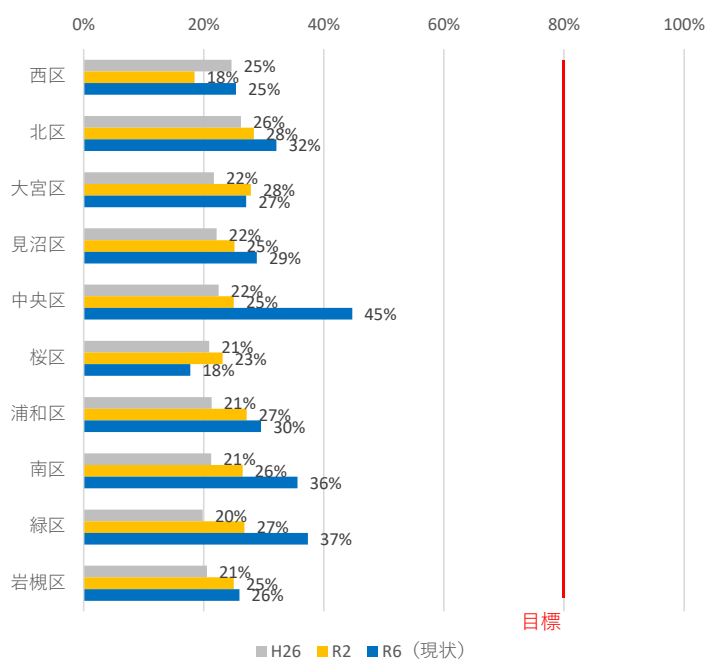


図 4-15 年齢別の満足度比較(快適性)



サンプル数							
	H26	R2	R6		H26	R2	R6
西区	191	130	71	桜区	201	160	62
北区	321	226	109	浦和区	385	269	132
大宮区	263	176	85	南区	372	306	132
見沼区	334	255	111	緑区	242	183	75
中央区	258	160	76	岩槻区	195	164	54

図 4-16 居住地別の満足度比較(快適性)

4) 情報提供

情報提供については、30～40代の生産年齢層世代（情報キャッチに複数のアンテナがある可能性：一般的な広報や子どもを通して等）で満足度が高くなっている。

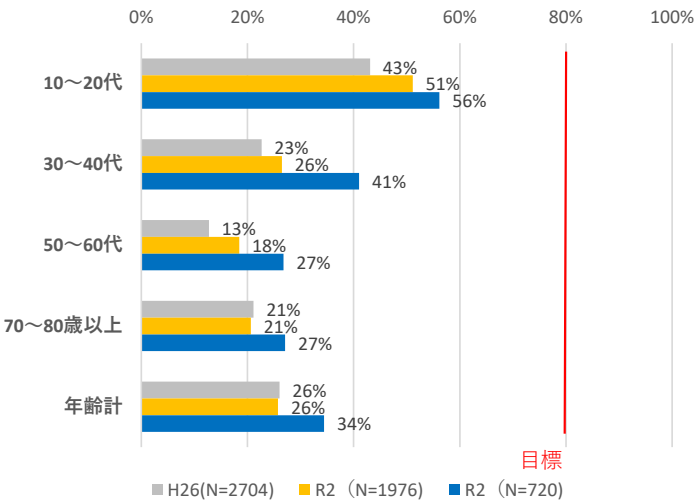
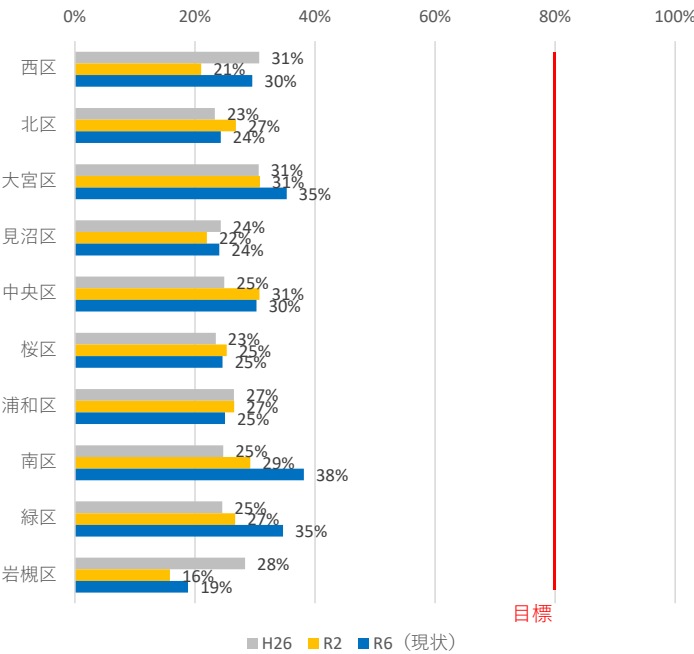


図 4-17 年齢別の満足度比較(快適性)



サンプル数							
	H26	R2	R6		H26	R2	R6
西区	179	133	71	桜区	196	158	61
北区	313	220	107	浦和区	381	260	132
大宮区	258	175	85	南区	364	301	131
見沼区	321	250	108	緑区	236	176	75
中央区	249	156	76	岩槻区	187	158	53

図 4-18 居住地別の満足度比較(快適性)

5) 市の取組

市の取組への満足度は、全ての世代で向上か横ばいとなっており、幅広い世代に評価されている。

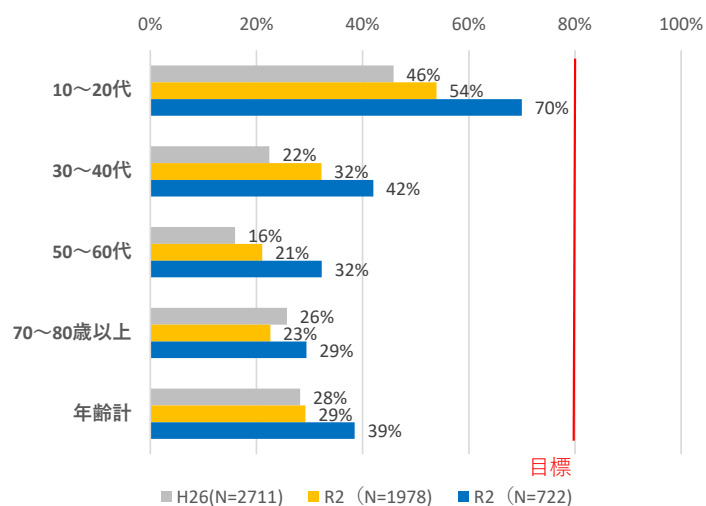
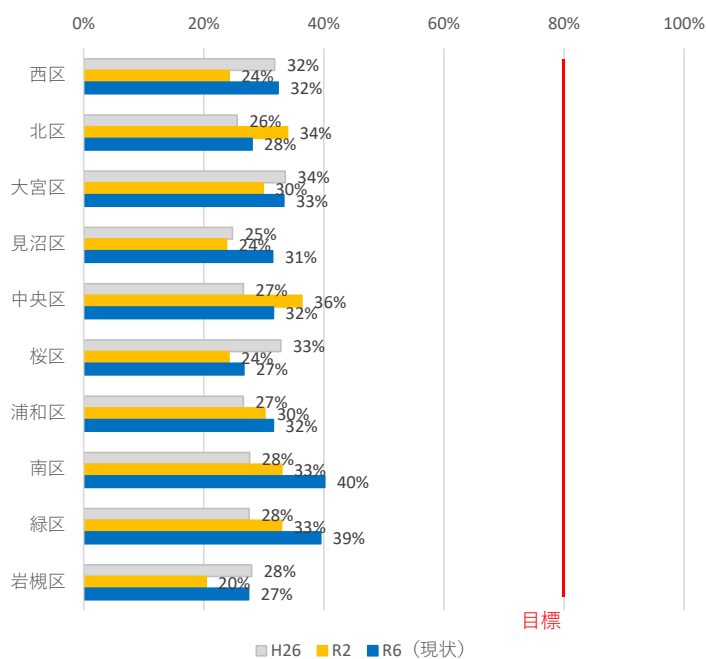


図 4-19 年齢別の満足度比較(快適性)



サンプル数							
	H26	R2	R6		H26	R2	R6
西区	176	132	71	桜区	201	157	60
北区	309	218	107	浦和区	380	265	133
大宮区	259	174	84	南区	369	300	132
見沼区	323	252	108	緑区	236	179	76
中央区	252	154	76	岩槻区	186	157	51

図 4-20 居住地別の満足度比較(快適性)