

Ⅲ 自転車利用アンケート



1. アンケート調査の概要

①アンケート調査の目的・概要

- 区民や来街者の、区内での近年の自転車利用のニーズや、自転車関連事故の発生状況（ヒヤリハット経験含む）、今後の自転車走行環境の整備のあり方等を把握するため、インターネットを介した自転車利用者に対するWEBアンケートと、歩行者、自動車の自転車を利用しない人を含めた紙面アンケートを実施しました。
- WEBアンケートは、区民600人、来街者400人分の回答数確保を目標として、それぞれ683人、480人の回答を得ています。
- また紙面アンケートは、2,000人に配布し467人（回答率23.3%）の回答を得ています。

調査の種別	WEBアンケート（自転車利用者のみ）		紙面アンケート
	区民向け	来街者向け	区民向け
調査対象者	調査時点で区内に居住し、かつ過去3か月に区内で自転車を利用した方	過去3か月に区内で自転車を利用した方	無作為に抽出した区民
配布数	—	—	2,000人
回答数	683人	480人	467人（回答率23.3%）
調査方法	インターネットを通じてアンケート調査を実施		無作為抽出の区民に対して郵送配布／郵送回収を実施
調査内容	区内での自転車利用を前提に、「自転車利用者」の視点で回答。		自転車利用の有無に関わらず、歩行者、自動車運転者の立場も含めて回答。
調査時期	平成29年9月～10月		

回答者の属性について

	WEB（区民）	来街者（WEB）	区民（紙面）
性別	<p>区民</p> <p>■ 男性 ■ 女性</p> <p>0 20 40 60 80 100</p>	<p>来街</p> <p>■ 男性 ■ 女性</p> <p>0 20 40 60 80 100</p>	— (調査対象外)
年齢層	<p>区民</p> <p>0 10 20 30 40</p>	<p>来街者</p> <p>0 10 20 30 40</p>	<p>区民(紙面)</p> <p>0 10 20 30 40</p>

②アンケート調査の整理について

- WEB アンケートは、自転車利用に限定した抽出が可能なため、過去3か月間に区内で自転車を利用した方を対象に調査を行いました。また、紙面アンケートについては、自転車利用の有無に関わらず、歩行者、自動車の立場を含めて調査を行いました。
- これらの調査結果について、次ページより以下の視点を中心に整理しました。

大項目	整理の視点	備考
①自転車利用の場面	A：自転車の利用頻度	区内での普段の自転車利用の現状を把握します。
	B：自転車の利用目的	
	C：自転車の出発地（自宅位置）と目的地の場所	
②自転車で行きたい場所	－	自転車で区内を移動している区民、来街者に、今後を含めた「自転車で行きたい場所」のニーズを把握します。
③自転車のヒヤリハット	A：ヒヤリハット経験の状況	自転車、歩行者、自動車の立場を含めて、自転車が関連する事故の状況を、事故にあいかけてヒヤリとした、事故を起こしかけてハットした経験を中心に把握します。
	B：自転車利用時に感じる不安	
	C：ヒヤリハット経験の場所	
④自転車の走行環境の整備	A：普段の通行場所	今後の自転車走行環境の整備に先立ち、今の車道・歩道の通行状況や、様々な自転車走行環境の評価、今後の整備の方向性（車道内整備、歩道内整備等）を把握します。
	B：様々な走行環境の通行経験	
	C：走りやすさの評価	
	D：通行ルールの分かりやすさの評価	
	E：整備形態ごとの問題点	
	F：今後の自転車走行環境の整備	
⑤それぞれの立場での安全利用の考え（自転車・歩行者・自動車）	A：歩行者・自動車の立場から自転車に対して「直してほしい」と思うこと	自転車を使う人、使わない人それぞれの立場で、互いの「直してほしい場所」を把握します。
	B：自転車の立場から歩行者・自動車に対して「直してほしい」と思うこと	

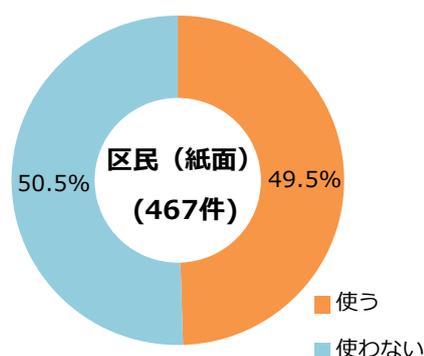
2. アンケート調査結果の整理

①区民・来街者の自転車利用

A：自転車の利用頻度「自転車をどのくらい利用しているか？」

■区民全体の「週1回以上の自転車利用の有無」(紙面アンケートより)

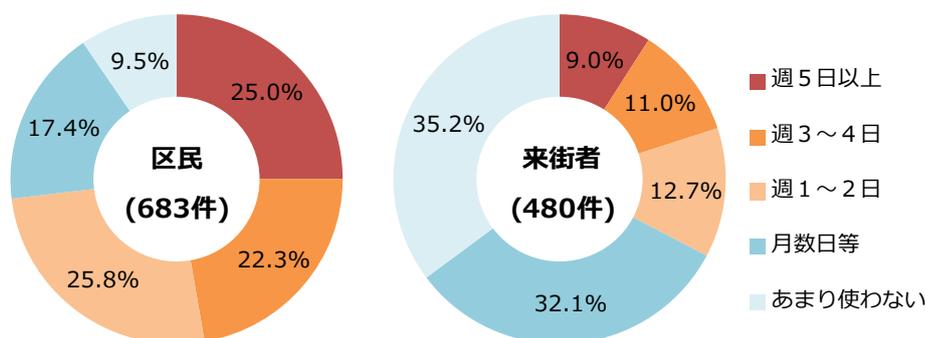
- 自転車を利用しない人を含めた紙面アンケート(無作為抽出)によれば、自転車を週1回以上利用する人は、区民全体の49.5%でした。
- 区民の約半数が自転車を利用し、残り半数が自転車を利用しない、という結果となりました。



■区民・来街者の自転車利用の頻度(WEBアンケートより)

- 区内で自転車を利用する区民、来街者について、自転車を利用する頻度をみると、区民の場合、週1回以上(図中赤色～薄橙色の合計)が73.1%と、日常的に自転車を利用していることがわかります。
- また、来街者については、日々の通勤等で週5回以上利用する人もいますが、週1回以上が32.7%であり、ひと月数日程度等と利用頻度の低い人も多くなっています。
- 自転車走行環境の整備は、区民の日常生活を支える安全・安心な経路及び構造を中心に整備を進め、その中で比較的利用頻度の少ない来街者にも対応していくことが求められます。

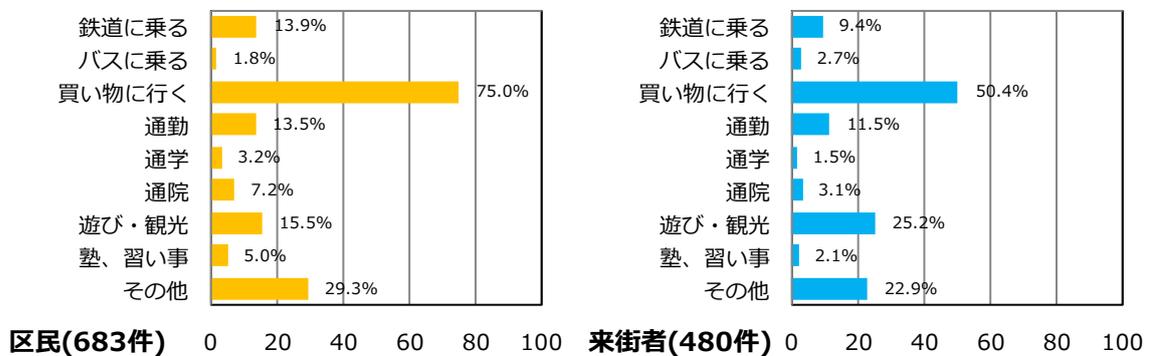
■自転車利用者に対する「区内で自転車を利用する頻度」



B：利用目的「どのような目的で利用しているか？」

- 自転車の利用目的については、区民、来街者共に「買い物」での利用が多くなっており、とくに区民は、全回答者のうち75.0%を占めています。
- 一方で、鉄道に乗るために自転車を使う人は、区民で13.9%、来街者で9.4%と若干低くなっています。
- 自転車の利用場面は、池袋駅等の繁華街を中心として、買い物や、遊び・観光等が多くなっており、鉄道駅への接続のみでなく、周辺の商業施設、繁華街等を含めて、広域的に自転車走行環境を整備する方向性が必要と考えます。

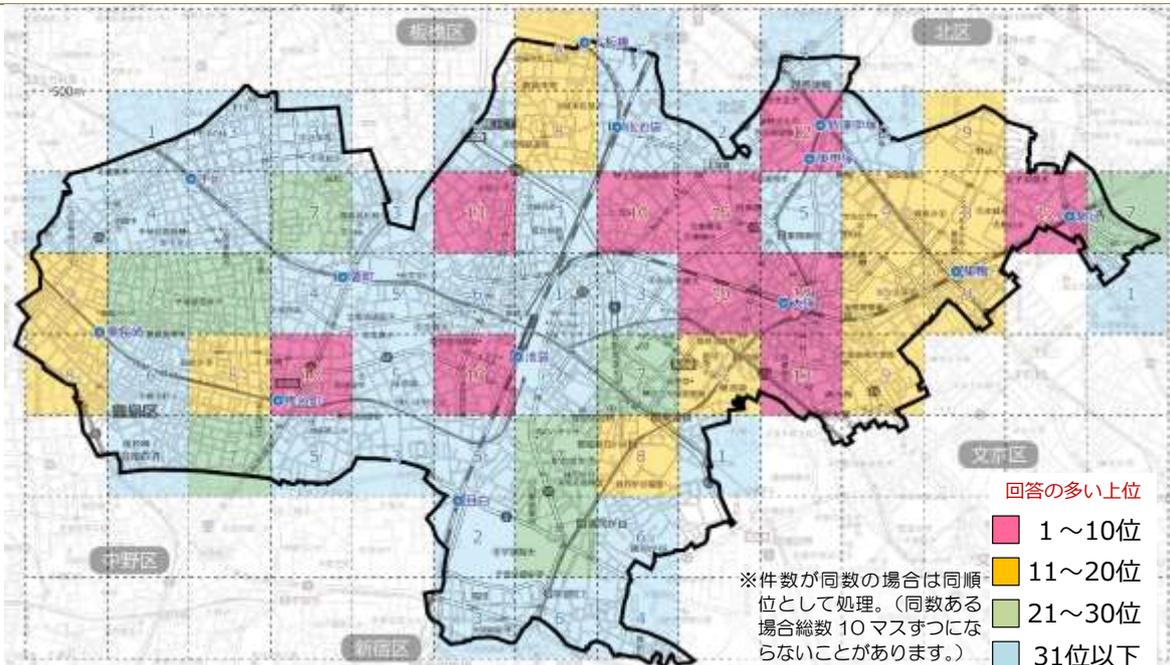
■ 自転車を利用する理由について（複数回答）



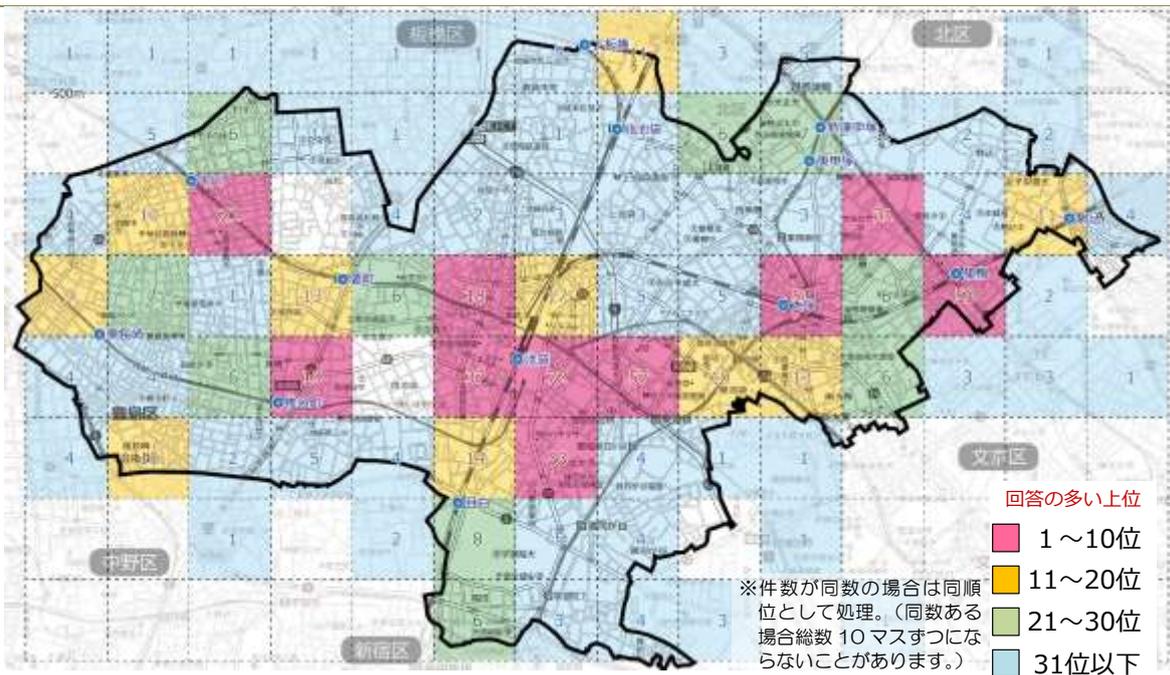
C：現在の活動「自転車では、どこに行くのか？」

- 区民に対して、自転車の出発地となる自宅の位置と、目的地となる行き先を1辺 500mのメッシュ単位で把握しました。
- 出発地となる回答者の自宅の分布は、池袋駅、大塚駅などの区東側の住宅地に集まる傾向が見られます。
- 一方、目的地となる行き先については、池袋駅周辺の繁華街や、巣鴨駅周辺（地蔵通り商店街等）に多くみられ、具体的な行き先としては、鉄道駅や商店街が挙げられています。
- 傾向として、近隣の住宅地から、池袋駅等の拠点駅周辺の繁華街、商店街に向かう移動が多く発生しています。

■自転車の【出発地】となる自宅の位置



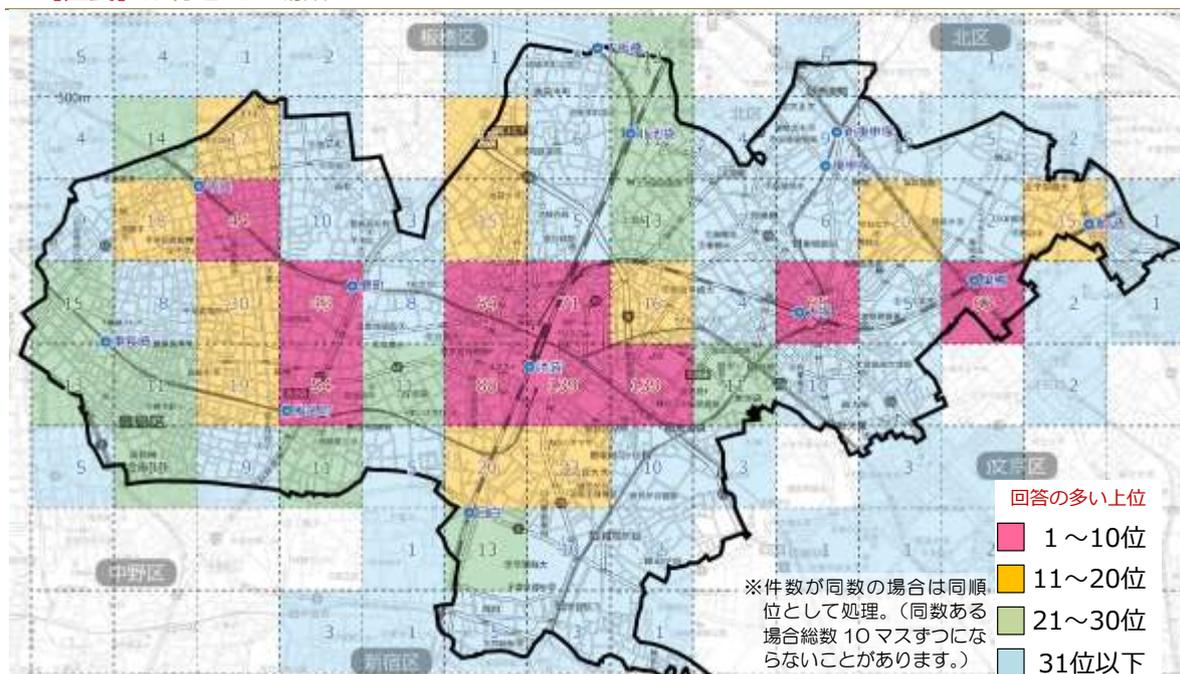
■自転車の【目的地】の位置



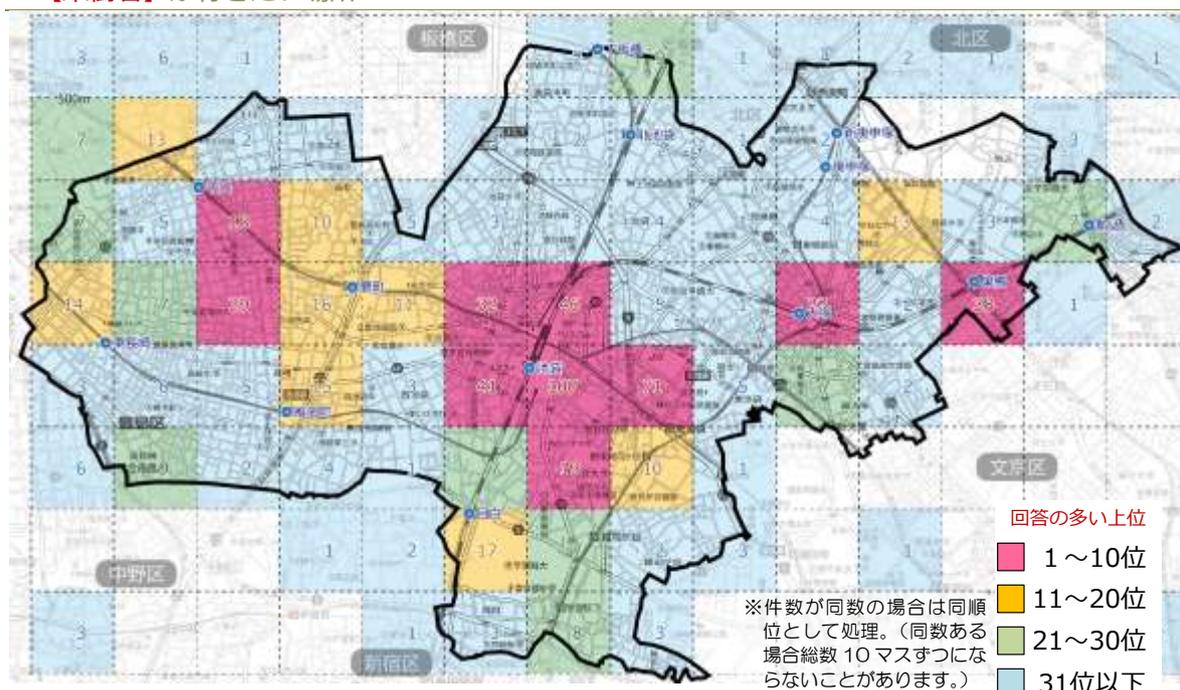
②自転車で行きたい場所

- 区民、来街者の自転車利用者に対して、今後自転車で行ってみたい場所（希望）を、1辺500mのメッシュ単位で把握しました。
- 区民、来街者共に行きたい場所としては、池袋駅、大塚駅、巣鴨駅等の拠点駅を挙げているほか、池袋駅に関しては周辺の繁華街などを含めて広域的な移動ニーズが見られました。
- 今後の自転車走行環境の整備を図る上では、池袋駅等の拠点へ、安全・安心でスムーズにアクセスできる経路を選定することが求められます。

■【区民】が行きたい場所



■【来街者】が行きたい場所

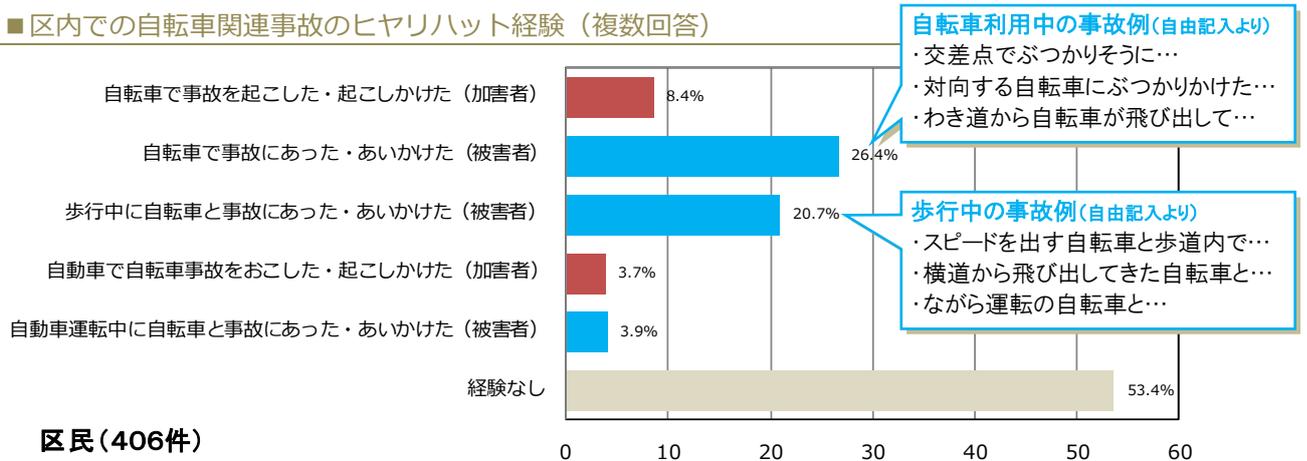


③自転車関連事故に関するヒヤリハット

A：ヒヤリハット経験の状況

- 区内での自転車関連事故のヒヤリハット経験（実際に事故に遭遇した場合も含む）を聞いたところ、「経験なし」が53.4%となり、約半数は何らかの自転車関連事故に遭遇しかけた経験がある状況です。
- とくに自転車利用中、歩行中に事故にあいかけた、被害者側でのヒヤリハット経験が多くなっています。自転車利用中については交差点等での相手の自転車との事故、歩行中については交通ルールを守らない自転車との事故の経験が多くなっています。

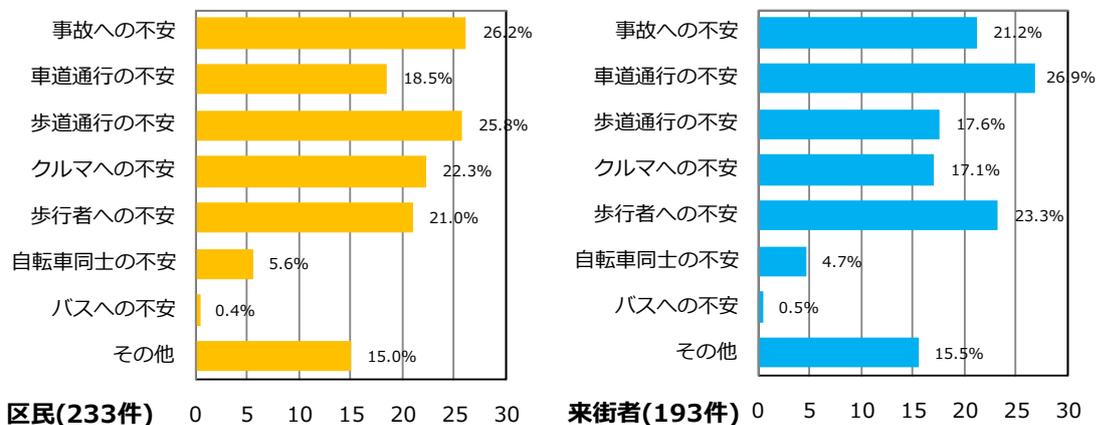
■区内での自転車関連事故のヒヤリハット経験（複数回答）



B：自転車利用時に感じる不安

- 自転車利用者の立場で、自転車を利用している際に感じる不安な点を聞いたところ、区民では、「事故への不安」、「歩道通行の不安」が多くみられました。来街者では、「車道通行の不安」、「歩行者への不安」が多くみられました。
- 池袋駅、巣鴨駅など歩行者が多く集まる場所が多い本区では、歩道通行時の歩行者に対する不安を感じやすい状況があると考えます。

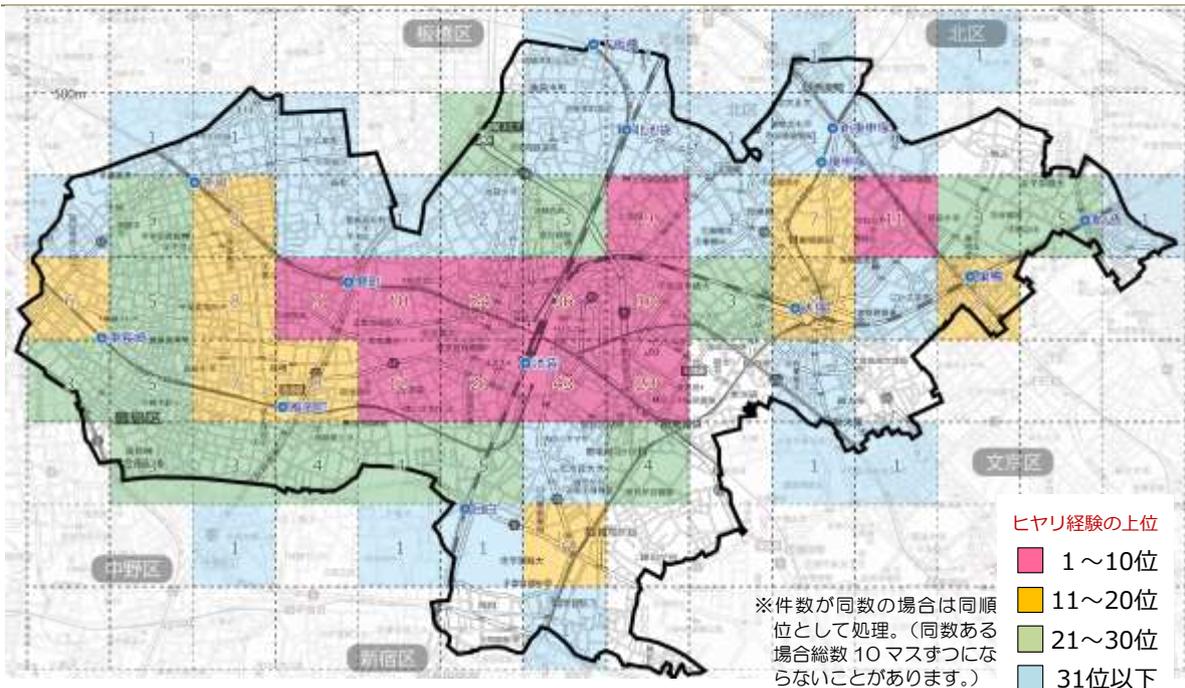
■自転車利用の区民・来街者が感じている不安（複数回答）



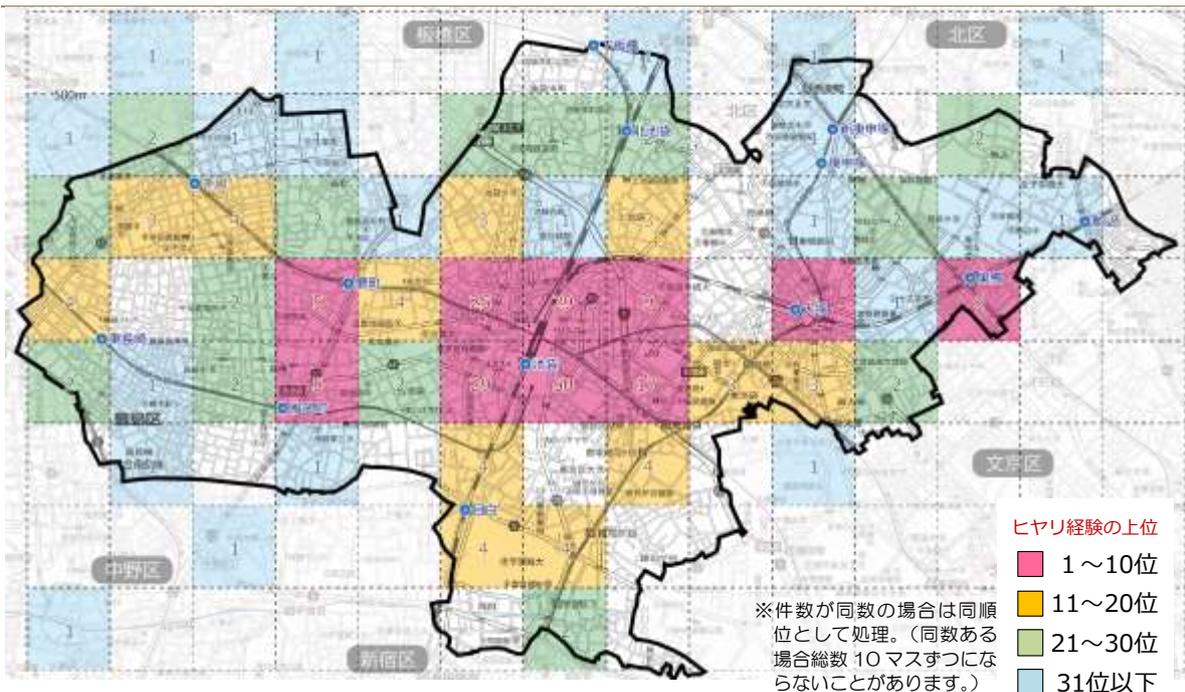
C : ヒヤリハット経験をした場所

- ヒヤリハット経験をした場所については、歩行者、自転車が集中する傾向にある池袋駅、巣鴨駅、大塚駅等の拠点駅周辺が挙げられています。
- とくに、池袋駅に関しては、駅東西に広がる繁華街全体でヒヤリハット経験が多く発生しています。

■ 【区民】がヒヤリハット経験をした場所



■ 【来街者】がヒヤリハット経験をした場所

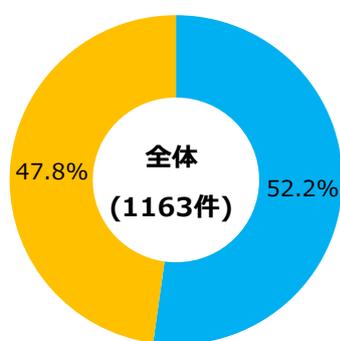


④自転車の走行環境の整備について

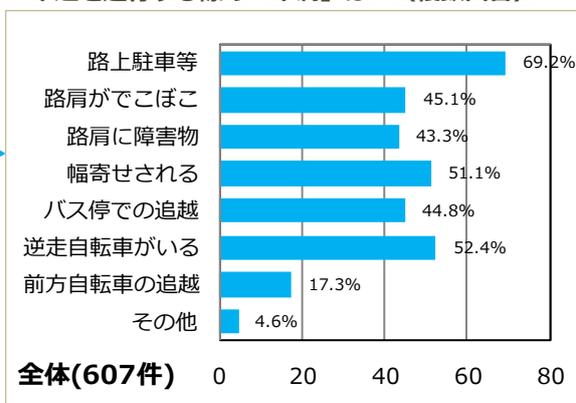
A：通行場所「自転車で通る場所は、車道か？歩道か？」

- これからの自転車走行環境の整備に先立ち、現状の区内での自転車利用時の走行場所を聞いたところ、「車道」が52.2%、「歩道」が47.8%と、ほぼ二分される状況となっています。
- 「車道」を通行することが多い人について、車道通行時の不満な点を聞いたところ、路上駐車等による通行阻害が69.2%と突出しており、次いで逆走自転車、自動車からの幅寄せといった、基本的な交通ルール・マナーの違反に基づく不満が挙げられています。また、路肩の凹凸、ごみなどの障害物、バス停の問題など、自転車が通行する“車道左側端”特有の問題が指摘されています。
- 「歩道」を通行することが多い人について、歩道を選択する理由を聞いたところ、車道通行への不安が71.2%と突出して多くなっています。車道を原則とする交通ルールの遵守に向けて、車道通行の不安を払拭する走行環境の整備が求められます。
- 一方で、歩道の方が安全、車の邪魔になる、との意見が半数以上を占めている状況から、依然として“歩道を通行したい”と考える自転車利用者が一定数存在しているものと考えます。現行法の中で長期間に渡り、特例的に歩道通行を認めてきた背景があり、これからは、徐々に車道通行の原則を浸透させていくための環境づくりも同時に必要と考えます。

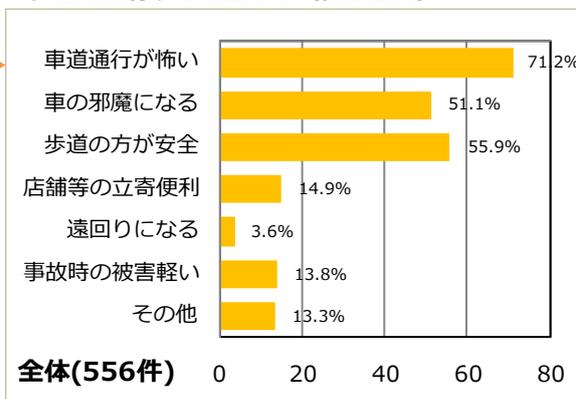
■自転車利用者の「車道」と「歩道」の通行場所



▼車道を通行する際の「不満」は？（複数回答）



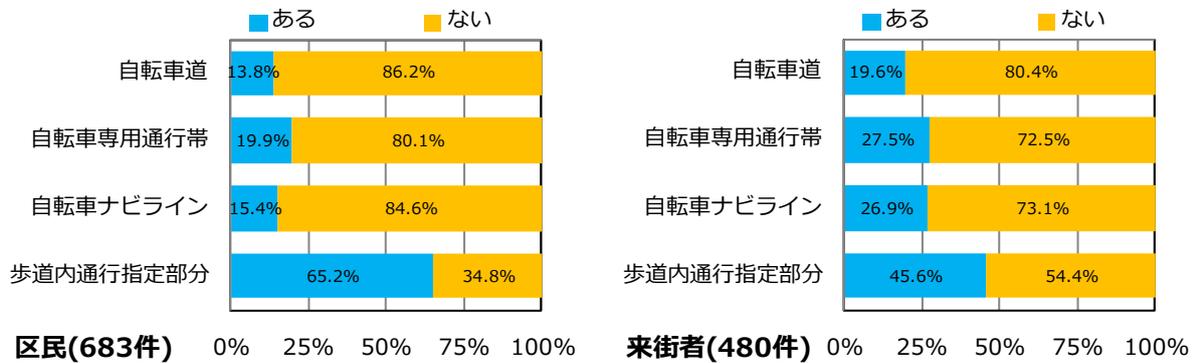
▼歩道を通行する理由は？（複数回答）



B：様々な自転車走行環境の通行経験

- 区民、来街者の自転車利用者に対して、様々な整備形態での自転車走行環境の通行経験を聞いたところ、国道・都道を中心に整備されている、歩道内で自転車の通行場所を区分した「歩道内通行指定部分」の通行経験が多くなっています。

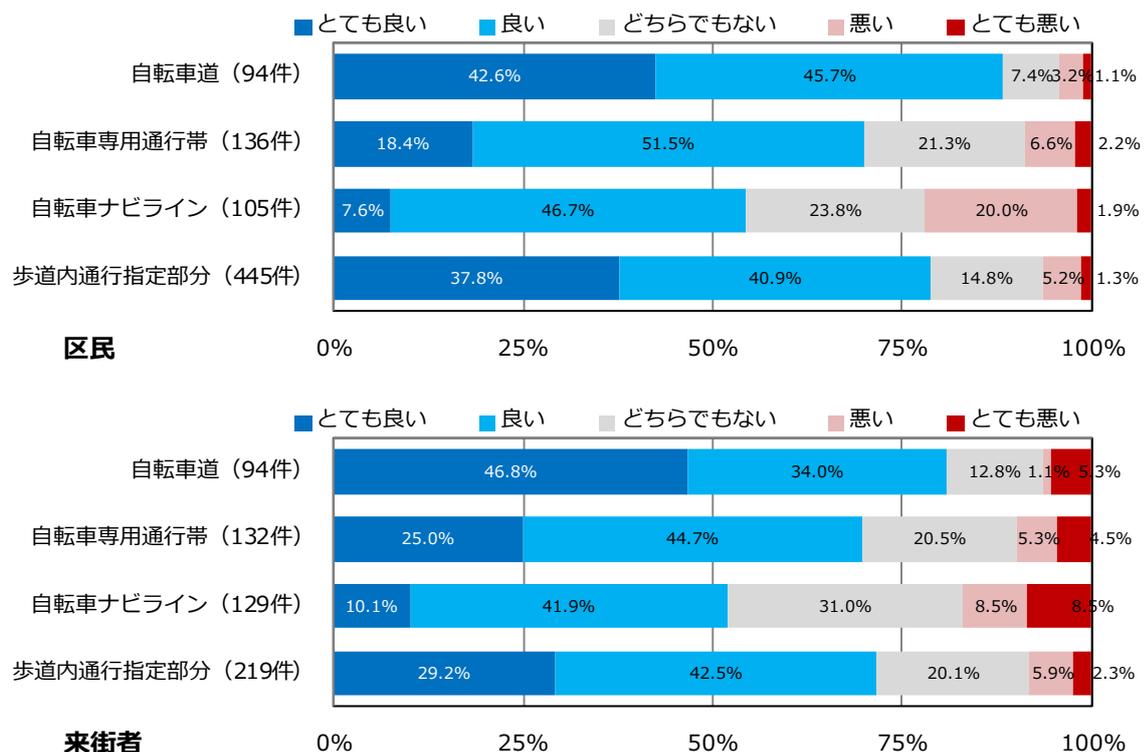
■自転車利用者の「車道」と「歩道」の通行場所



C：走りやすさの評価

- 整備形態ごとの“走りやすさ”の評価については、歩道、車道と完全に分離する「自転車道」、歩道内を通行する「歩道内通行指定部分」の評価が高くなっています。
- 一方で、車道内で自動車と並走する自転車専用通行帯、自転車ナビラインについては、半数は「良い」と評価しているものの、「悪い」と評価する意見も一定程度見られる状況です。

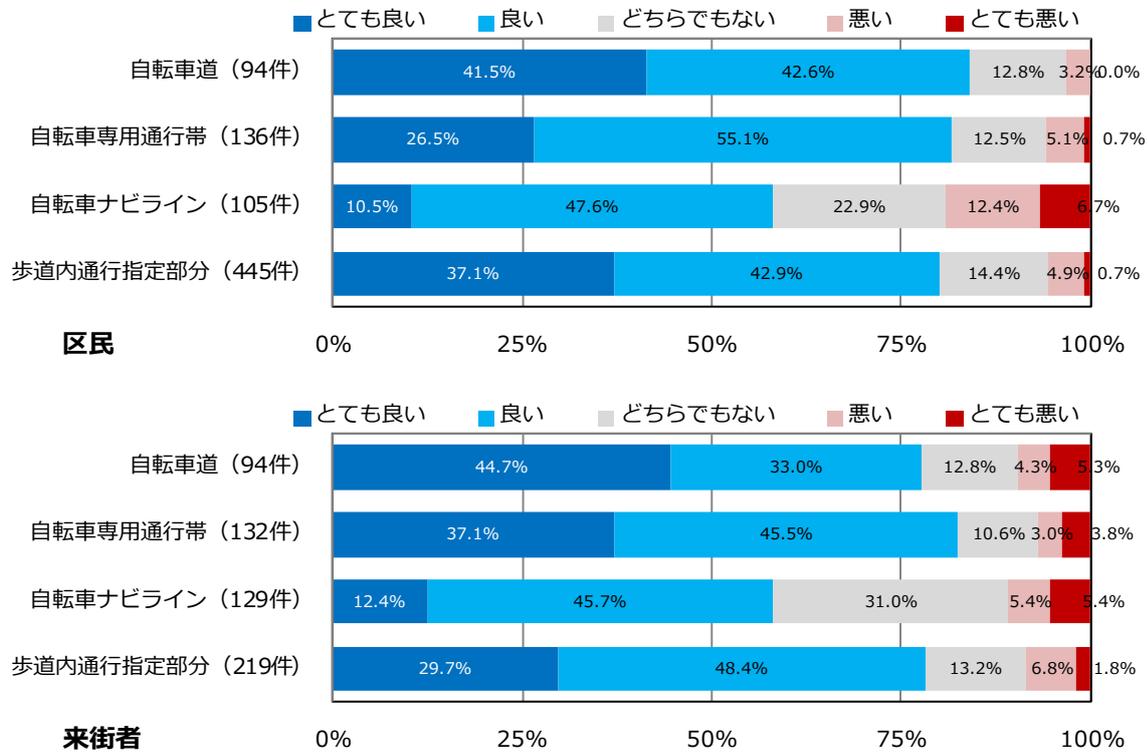
■走りやすさの評価について



D：通行ルールの分かりやすさの評価

- “通行ルールの分かりやすさ”の評価では、前述の“走りやすさ”とほぼ同じように、自転車道、歩道内通行指定部分の評価が高い回答となっています。

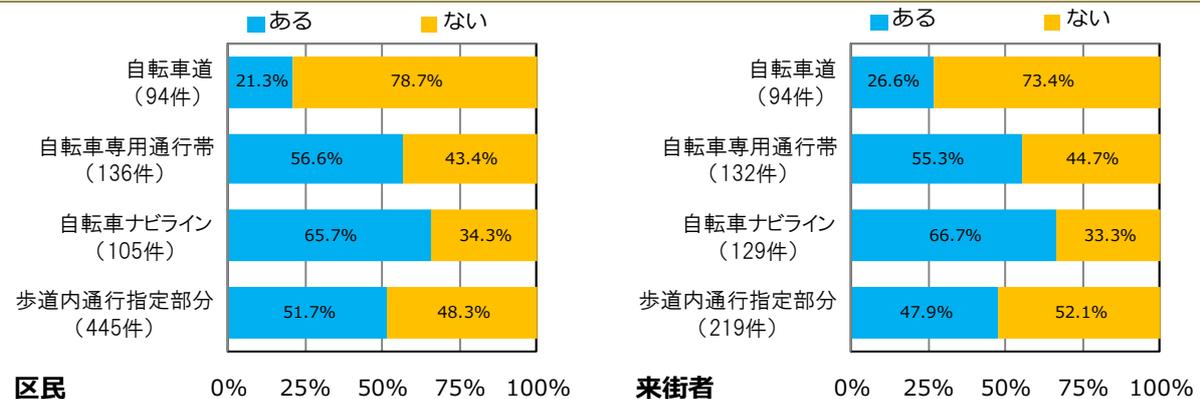
■走りやすさの評価について



E：整備形態ごとの問題点

- 整備形態ごとの問題点の有無について、自転車ナビライン、自転車専用通行帯、歩道内通行指定部分について、半数以上が「問題がある」としています。一方で、自転車道については自転車専用の分離された空間ができるため、問題を指摘する意見は少なくなっています。

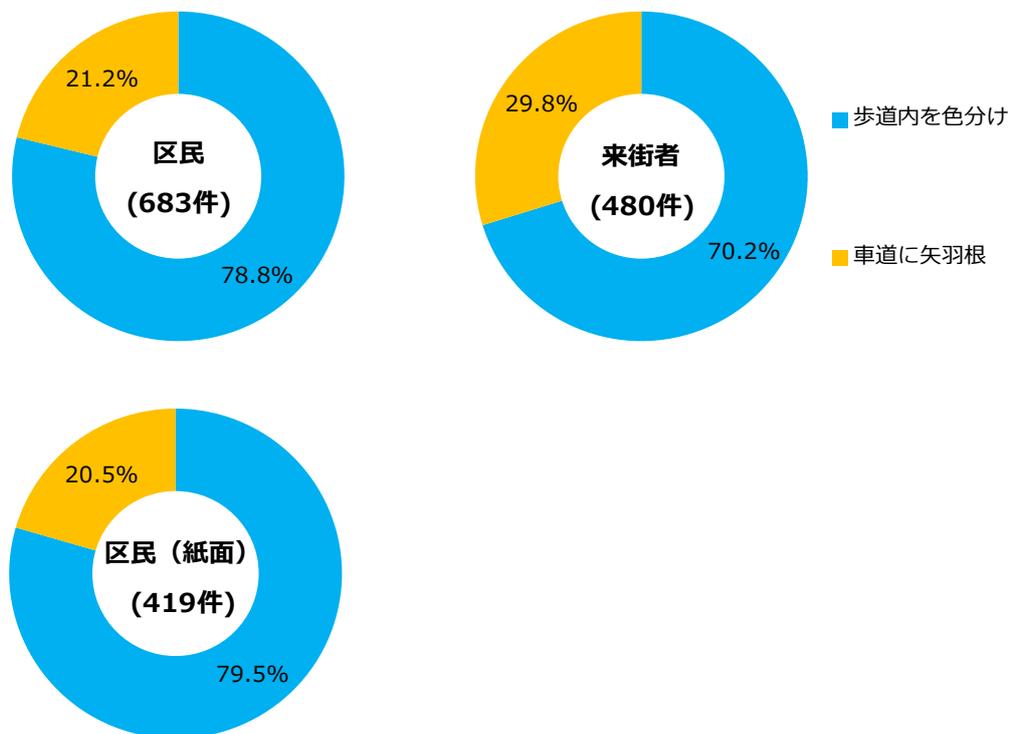
■自転車利用者の「車道」と「歩道」の通行場所



F：構造の比較「歩道内／車道内の自転車走行環境」について

- 本区では、国道、都道等の幹線道路を中心に、既に歩道内の色分けによる整備が進められています。一方で、国のガイドラインに準じた整備を進めていく中では、矢羽根型の路面表示による自転車ナビライン（車道混在型）が現実的な手法となります。
- この2つの現実的な整備形態を基本に、「歩道内の色分け」、「自転車ナビライン」のどちらが今後の区の整備方法に適するかについて、写真によるイメージを提供した上で把握しました。
- 歩道内の通行を認め、また歩道内での通行空間の確保を進めてきた中で、区民、来街者共に、「歩道内の色分け」による整備を求める意見が70～80%と高くなっています。
- 今後、安全に安心してスムーズに通行できる車道側での自転車走行環境の整備を通じて、自転車の車道通行を推進していくことが求められます。

■自転車利用者の「車道」と「歩道」の通行場所



【参考】アンケートにおいて提示したイメージ

▼歩道内色分け



▼車道に矢羽根

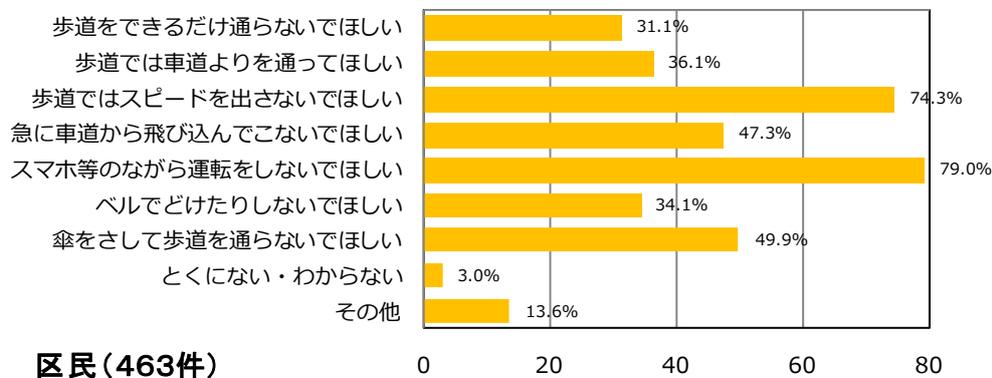


⑤歩行者、自転車、自動車の立場での安全利用への考え

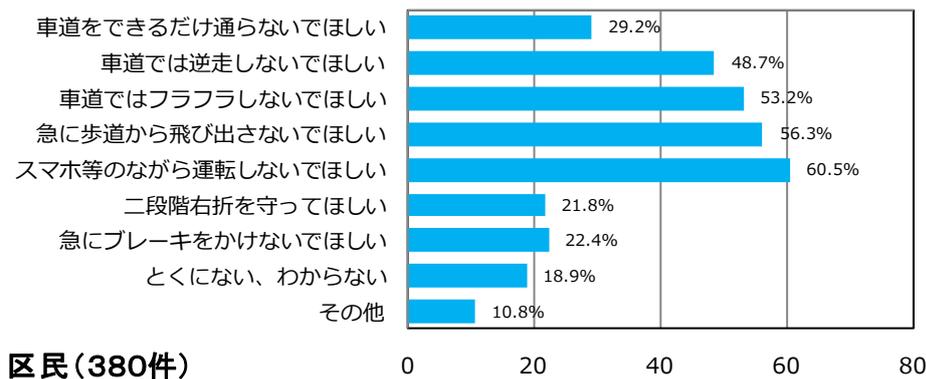
A：歩行者・自動車の立場からみた「自転車の問題」

- 自転車以外の“歩行者”や“自動車の運転者”の立場で、周囲の自転車に対して「直してほしい」と思う交通ルール違反を把握しました。
- 歩行者の立場からは、「スマートフォン等のながら運転」、「歩道ではスピードを出さない」といった、当たり前の交通ルールが遵守されていないことへの意見が多くみられます。
- 一方で、自動車を運転する立場からは、「スマートフォン等のながら運転」に加え、「急に飛び出さない」、「車道でフラフラしない」、「車道は逆走しない」との意見が多くみられます。

■【歩行者】の立場からみた【自転車】の問題（複数回答）



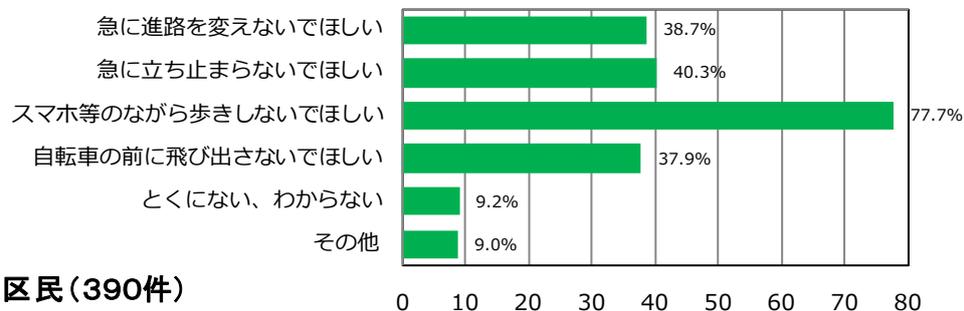
■【自動車】の立場からみた【自転車】の問題（複数回答）



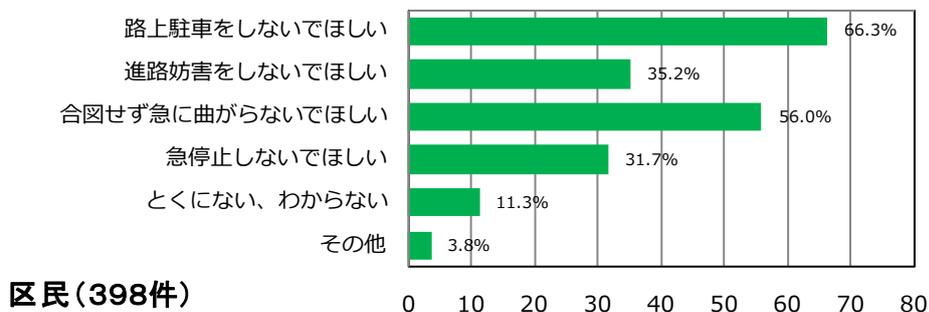
B：自転車の立場からみた「歩行者・自動車の問題」

- 自転車の立場から、道路を共有する歩行者、自動車に対して「直してほしい」ということを把握します。
- 歩道内については、「スマートフォン等のながら歩き」の問題が突出しており、自転車にとってもながら歩きは問題と感じています。
- また、自動車については、「走行環境をふさぐ路上駐車」の解消や、「合図せずに進路を変更」する自動車に対するの意見が多くなっています。

■ 【自転車】の立場からみた【歩行者】の問題（複数回答）



■ 【自転車】の立場からみた【自動車】の問題（複数回答）



3. アンケート調査における配慮点

- 区民、来街者アンケートでは、自転車利用の目的や行き先、自転車でのヒヤリハット経験、車道・歩道での走行環境整備の方向性等を確認し、以下のような配慮点が得られました。

配慮点⑧ 日々の買い物での自転車利用ニーズへの対応

- 区内での自転車利用は、「日々の買い物」の利用が多く、区民では週1回以上の利用が多くみられる状況です。
- 区民の場合、池袋駅や巣鴨駅など、商店街等を有する拠点駅周辺に出かける傾向が見られており、日々の移動に応じた場所に繋がるネットワークが必要です。

配慮点⑨ 行っている場所・行きたい場所は、池袋、巣鴨等の拠点

- 区民、来街者共に、自転車利用時の行先として、池袋駅、大塚駅、巣鴨駅、要町駅等の交通拠点かつ商業機能の集積した拠点が多くなっています。
- とくに、池袋駅周辺については、東西両側に広がる繁華街全体に、「行きたい場所」が広がっています。
- これらの拠点地域は自転車利用が集中すると想定され、区内外からのアクセス経路となる幹線道路を活用した自転車走行環境の確保が必要です。

配慮点⑩ 池袋駅周辺など繁華街に集中するヒヤリハット経験

- 自転車関連事故のヒヤリハット経験は、回答者の約半数が“ヒヤリハット経験なし”としており、残り半数は、被害者、加害者問わず何らかの経験があったとしています。
- その傾向として、自転車利用中の自動車との事故、歩行中の自転車との事故の“被害者”となりかけたとの意見が多くみられます。
- ヒヤリハット経験をした場所は、区民、来街者共に、池袋駅周辺の繁華街で多くみられており、自転車の集まりやすい場所での安全な走行環境整備が必要です。

配慮点⑪ 車道通行の不便や不安を解消する走行環境の確保

- 普段の自転車利用での通行場所は、「車道通行」、「歩道通行」がほぼ同程度でした。
- 車道を通行する場合の不満な点として、路上駐車、逆走する自転車、幅寄せする自動車など、運転者の交通ルール・マナー違反に起因するものが見られます。
- 一方で、歩道を通行する場合の理由では、車道通行が怖い、歩道が安全、との意見も多く、走行環境の整備と共に、不安を解消する環境を整えることが必要です。

配慮点⑫ 既存の歩道内での通行場所の確保に対するニーズへの対応

- 区内では歩道内に自転車の通行場所を設ける整備が国道・都道を中心にされており、区民・来街者からも一定の評価が得られている状況です。
- 車道通行に不安を感じている人も見られる現状の中で、車道通行の不安を払拭できる環境が整うまでの過渡期では、既存の歩道内空間と、車道走行空間の併用も含め、利用者が選択できるしくみの検討も必要です。