

# ○ 市民アンケート調査結果

## 市民向け アンケート調査

主に自転車に対する市民の意識の把握と現行計画に位置付けた施策の課題把握および指標の把握に向けた調査を実施予定

自転車利用者と自転車非利用者それぞれの視点を考慮した調査項目とし、幅広い年齢層からの回答が得やすい調査方法とする。

調査結果を踏まえた現状把握と課題整理を行い、先に整理した中間見直しの方向性に反映させ、骨子（案）を作成する。

### ① 自転車の利用状況に関する分析

- ・自転車の保有状況
- ・自転車の利用状況(分担率)
- ・自転車を利用するために必要な環境・条件

自転車の**利用促進**  
に向けた課題

### ② 自転車の利用意識に関する分析

- ・自転車交通ルールへの遵守状況  
およびルールの認知状況
- ・ヘルメットの保有・着用状況
- ・自転車保険の加入状況

自転車の**安全利用**  
に向けた課題

### ③ 自転車のまち推進に関する分析

- ・宇都宮市で推進している自転車の  
まちに対する評価

自転車の**まち推進**  
に向けた課題

# ○ 市民アンケート調査結果

## 市民向け アンケート調査

主に自転車に対する市民の意識の把握と現行計画に位置付けた施策の課題把握および指標の把握に向けた調査を実施予定  
自転車利用者と自転車非利用者それぞれの視点を考慮した調査項目とし、幅広い年齢層からの回答が得やすい調査方法とする。

調査結果を踏まえた現状把握と課題整理を行い、先に整理した中間見直しの方向性に反映させ、骨子（案）を作成する。

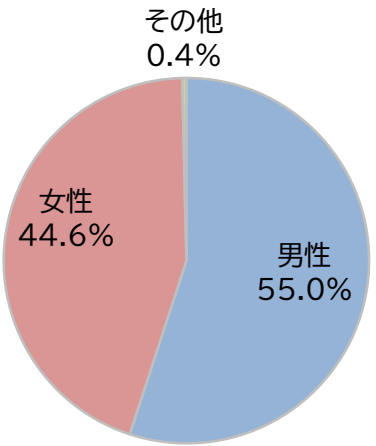
### ▼ 調査概要

| 項 目 | 内 容                                                     |
|-----|---------------------------------------------------------|
| 対 象 | 宇都宮市内の18歳以上<br>(世帯配布(世帯あたり2名)を無作為抽出)<br>計1,500世帯 3,000人 |
| 方 法 | 2次元バーコード付※調査票<br>(紙面)の配布<br>※WEB回答も受付                   |
| 期 間 | 2025/8/8(金)～9/3(水)                                      |
| 回収数 | 817票(回収率 31.7%)                                         |

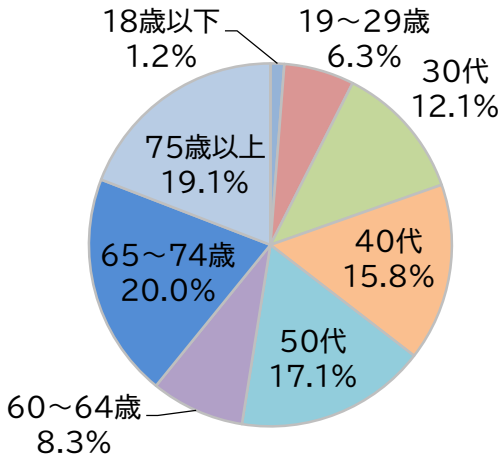
### ▼ 回収数内訳

| 項目    | サンプル  | 世帯    |
|-------|-------|-------|
| 対象数   | 3,000 | 1,500 |
| WEB回答 | 239   | 120   |
| 紙回答   | 578   | 356   |
| 計     | 817   | 476   |
| 回収率   | 27.2% | 31.7% |

### ▼ 回答者の性別および年齢



(n=816)



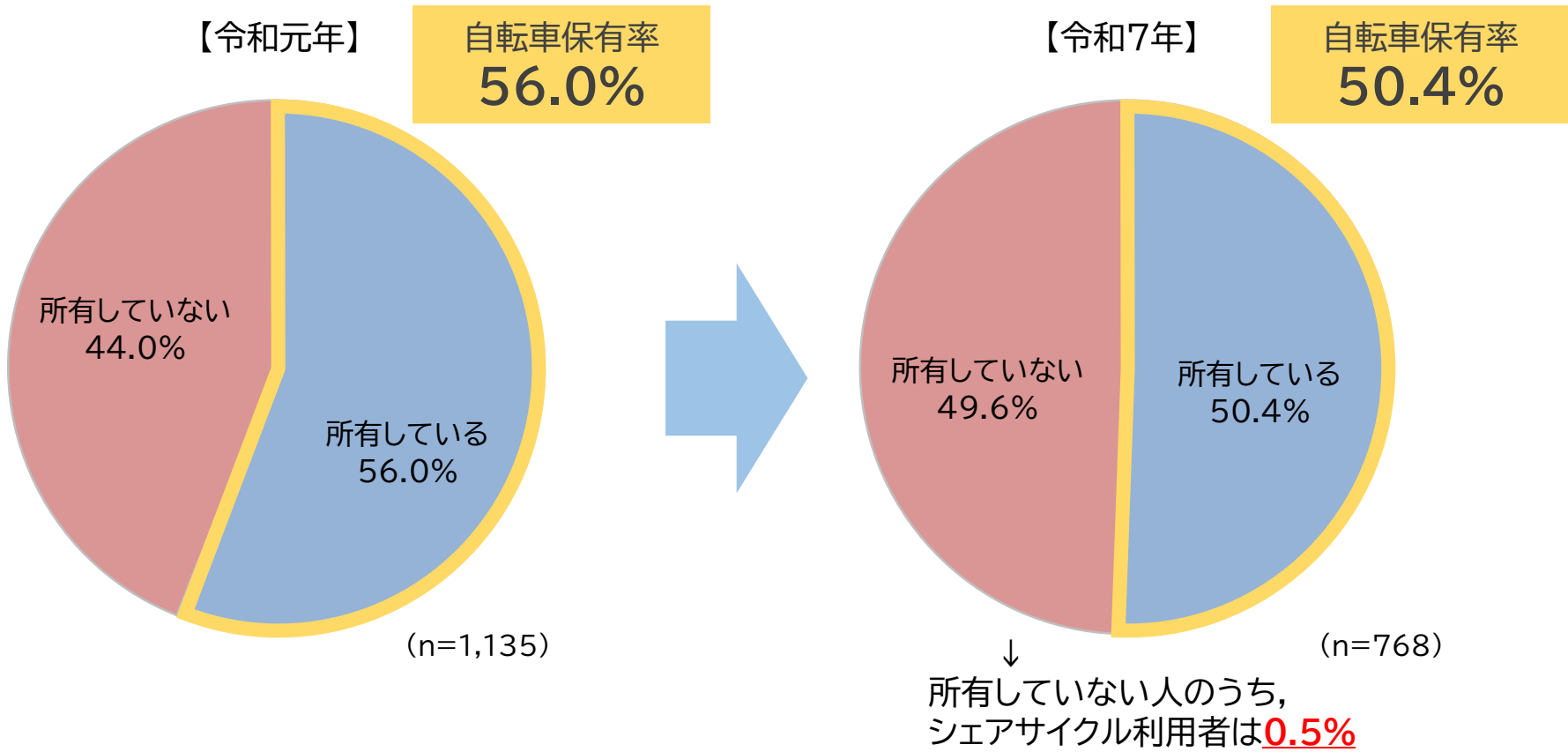
(n=815)

# ○ 市民アンケート調査結果

## ① 自転車の利用状況に関する分析

### ▼ 自転車の保有状況

ご自身で利用する自転車は所有していますか？



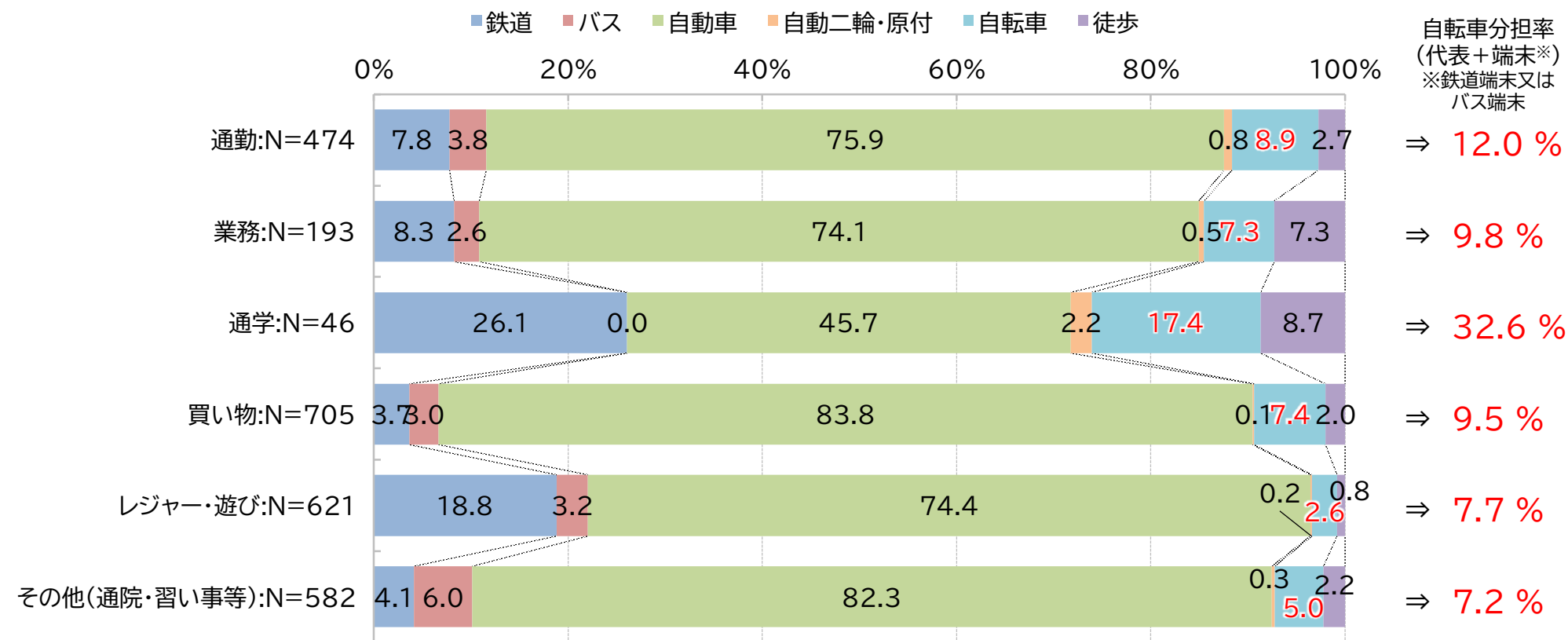
「自転車の保有率」は 5.6ポイントの減少  
自転車を所有していない人のうち、シェアサイクル利用者は 0.5%

# ○ 市民アンケート調査結果

## ① 自転車の利用状況に関する分析

### ▼ 外出目的別の代表交通手段分担率

外出目的ごとに最もよく行く目的地までの交通手段を全て選んでください。(複数回答)  
例)通勤で、宇都宮市内の駅まで自転車で行き、鉄道に乗り、通勤先の最寄り駅から徒歩で通勤する場合 ⇒「自転車」「鉄道」「徒歩」を選択



注)代表交通手段の抽出:複数手段利用のうち、以下の優先性に基づき1つの手段を選定 優先性:【高】鉄道>バス>自動車>自動二輪・原付>自転車>徒歩【低】  
なお、“代表+端末”の自転車分担率は、鉄道端末又はバス端末の合計として集計

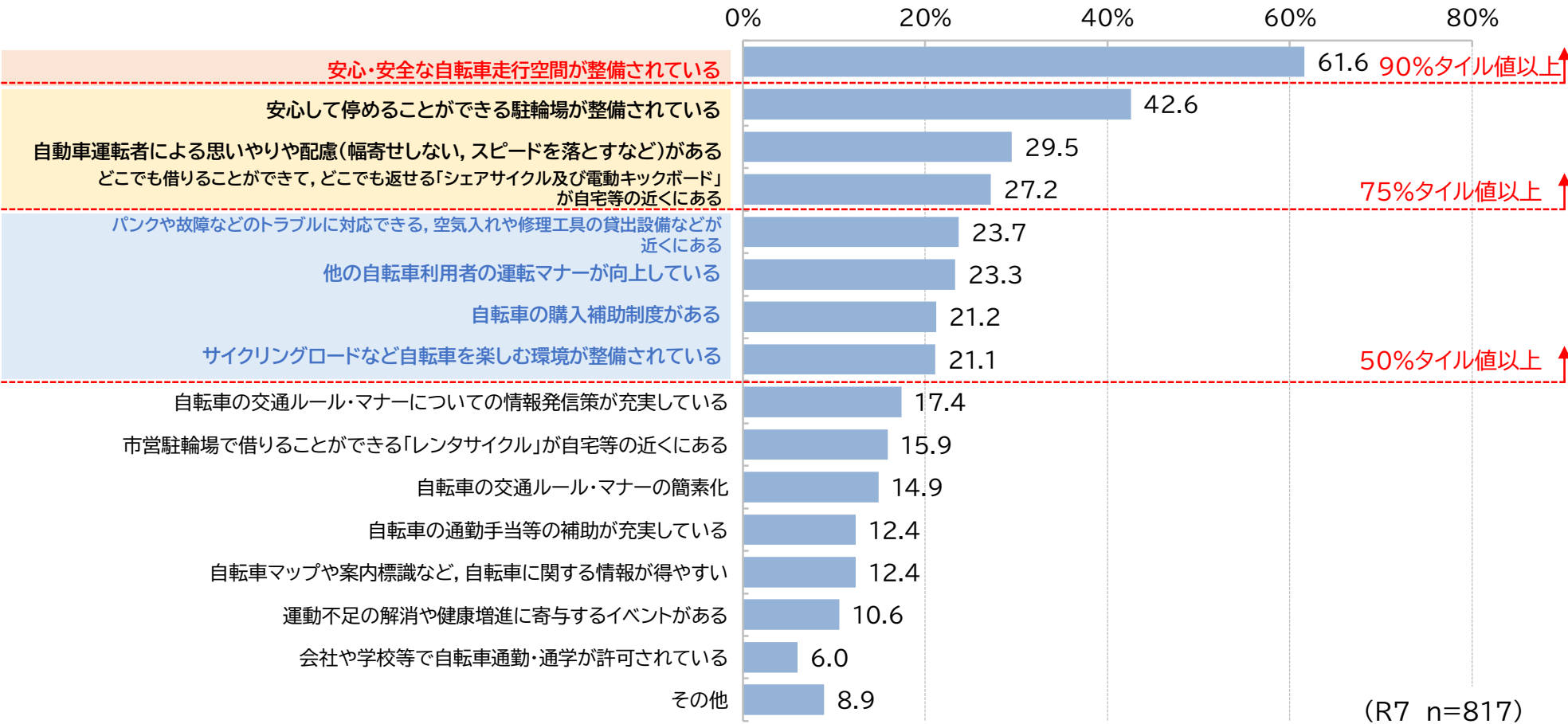
代表交通手段または端末交通手段（鉄道又はバス）として自転車を利用する人の割合は、通勤目的で12.0%，買物目的で9.5%である。一方、自動車の分担率は通学以外の目的において7割以上を占めており、**自動車への依存を低減する必要**が依然として残っている。

# ○ 市民アンケート調査結果

## ① 自転車の利用状況に関する分析

### ▼ 自転車を利用するために必要な環境・条件

どのような環境, 条件, 状況になれば自転車を利用しますか？(複数回答可)  
普段利用している方は, 今よりも利用が増える環境, 条件, 状況を, 普段利用していない方は, 今後利用しても良い環境, 条件, 状況をお答えください。



➡ 自転車利用促進の観点では, 環境・条件へのニーズとして, 「自転車走行空間」最も高い  
次いで, 「駐輪場」, 「ルール・マナー(自転車利用者や自動車ドライバーの配慮)」, 「シェアリングモビリティ・自転車購入補助」, 「トラブル対応」, 「サイクリングロードなど楽しめる環境」へのニーズが高い

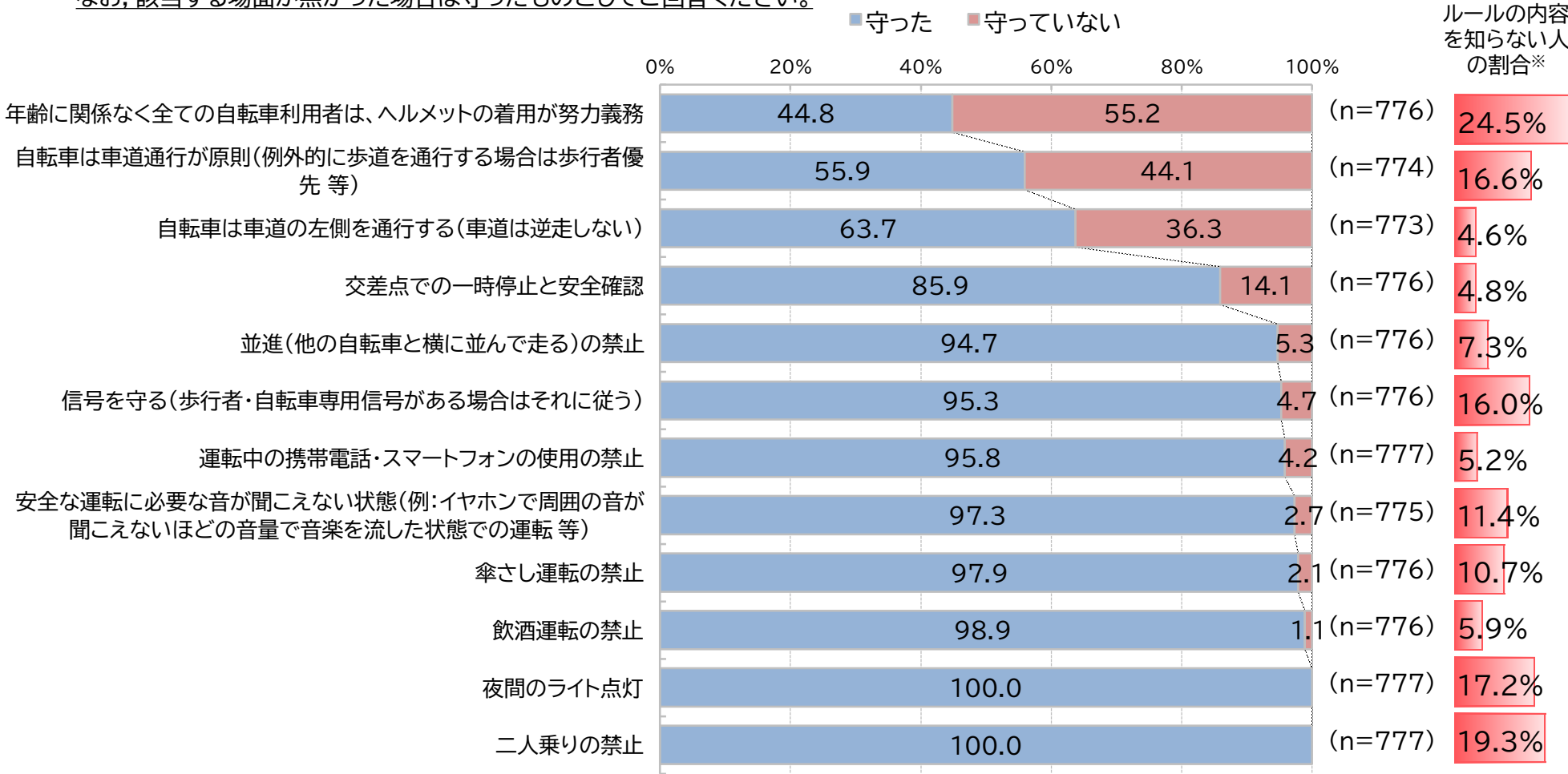
# ○ 市民アンケート調査結果

## ② 自転車の利用意識に関する分析

※ルールの内容を知らない人の割合：  
当該ルールを「聞いたことはあるが内容までは知らない」、「全く知らない」と回答した人の割合

### ▼ 自転車交通ルールの遵守状況およびルールの認知状況

過去1ヶ月を振り返った時に、あなたが1度も違反することなく完全に守ったと思う自転車の交通ルールを全て選んでください。  
なお、該当する場面が無かった場合は守ったものとしてご回答ください。



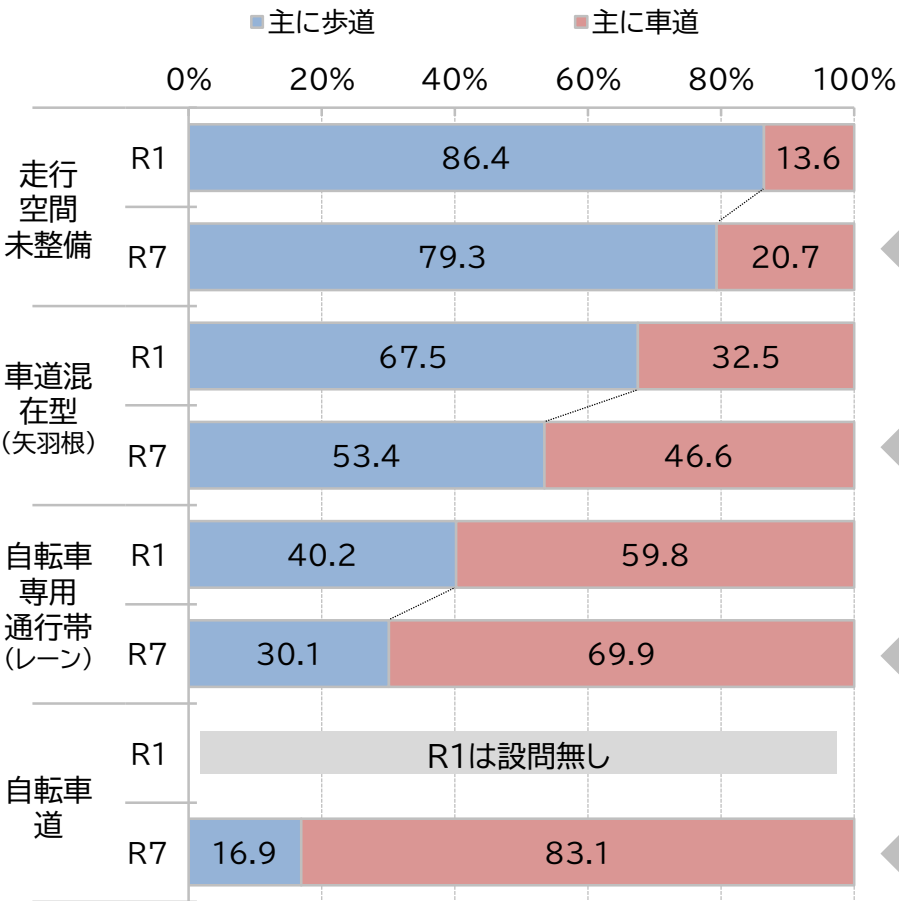
「ヘルメット」、「車道通行原則」、「逆走」、「一時停止」は守られていない割合が高い  
「ヘルメット・車道通行原則」はルールを知らない人が存在、「逆走・一時停止」はルールを知りつつ守られていない

# ○ 市民アンケート調査結果

## ② 自転車の利用意識に関する分析

### ▼ 自転車での走行空間(主な走行位置)

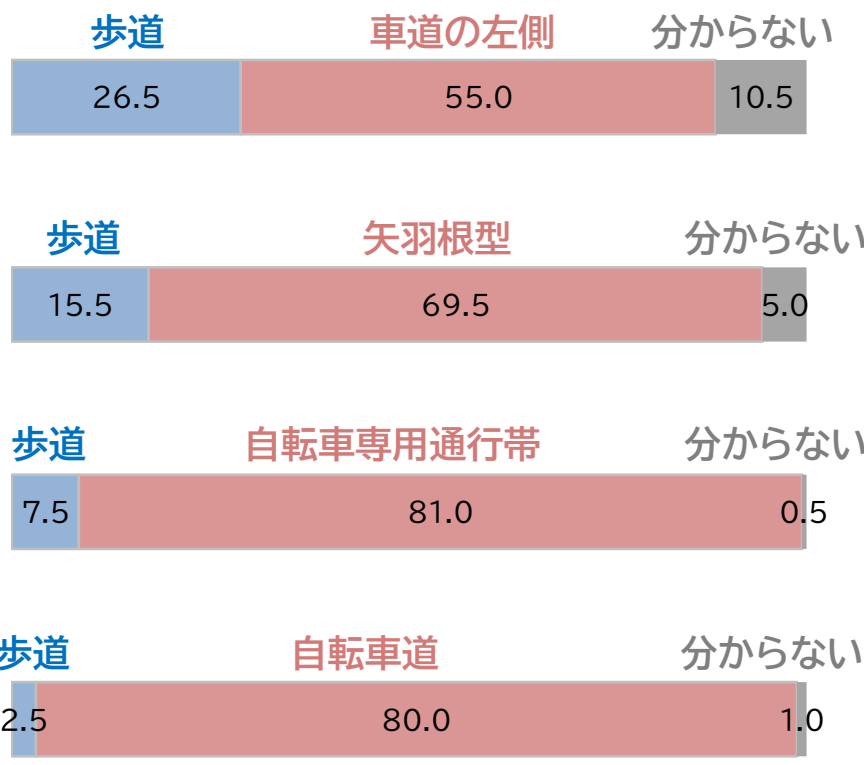
それぞれの道路で自転車を利用する際、主にどの場所を走っていますか？



(R7 n=200)

### ▼ 自転車の走行位置の理解(R7調査のみ)

あなたは、自転車が本来通行する場所として、どこを通行することが正しいと思うかをお答えください。



(R7 n=200)

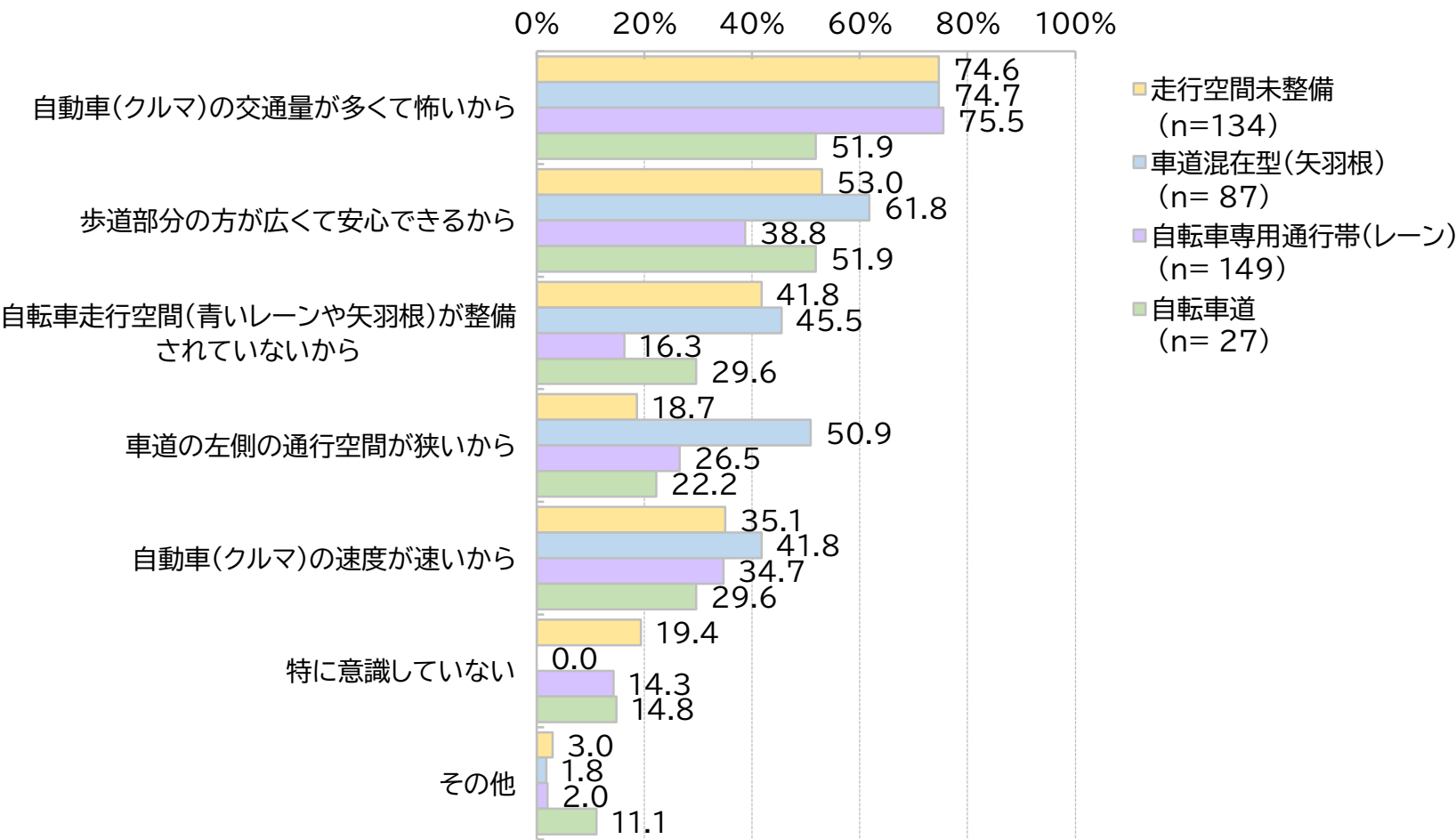
令和元年度に比べ、車道（又は自転車通行空間）通行の割合が増加。また、自転車道ほど歩道通行の割合が低い  
しかし依然、走行空間未整備の8割、車道混在型の5割、自転車専用通行帯の3割は主に歩道を通行  
（特に、走行空間未整備、車道混在型の2～3割は本来車道と理解しつつ、主に歩道を通行している）

# ○ 市民アンケート調査結果

## ② 自転車の利用意識に関する分析

### ▼ 自転車で車道を走行しない理由

主に歩道を走る方に伺います。車道(車道の左側, 矢羽根型, 自転車専用通行帯, 自転車道)を走らない理由は何ですか？(複数回答可)



自転車で車道の左側を走行しない理由は、「自動車（クルマ）の交通量が多くて怖いから」，「歩道部分の方が広くて安心できるから」が多い



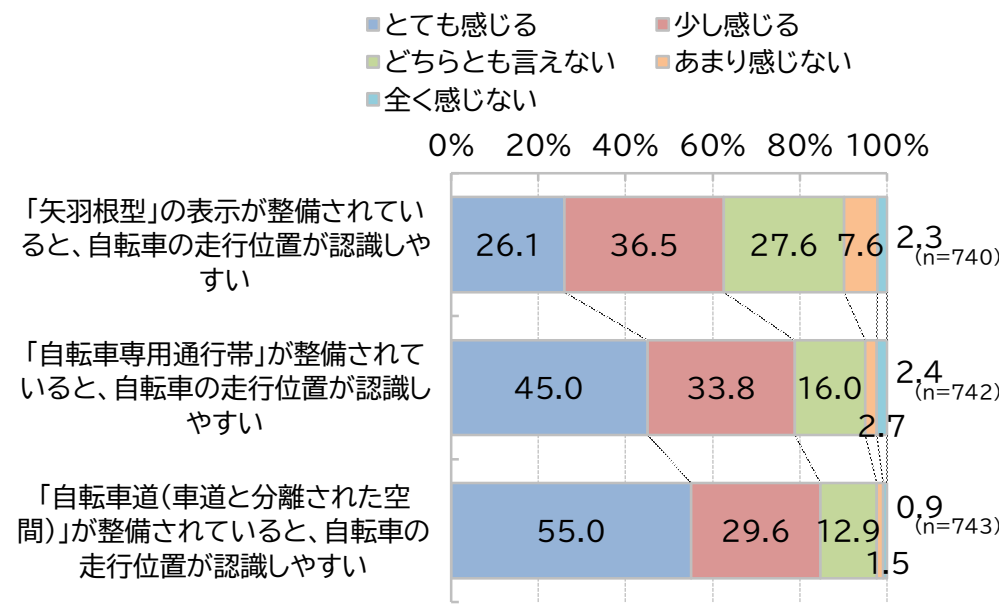
# ○ 市民アンケート調査結果

## ② 自転車の利用意識に関する分析

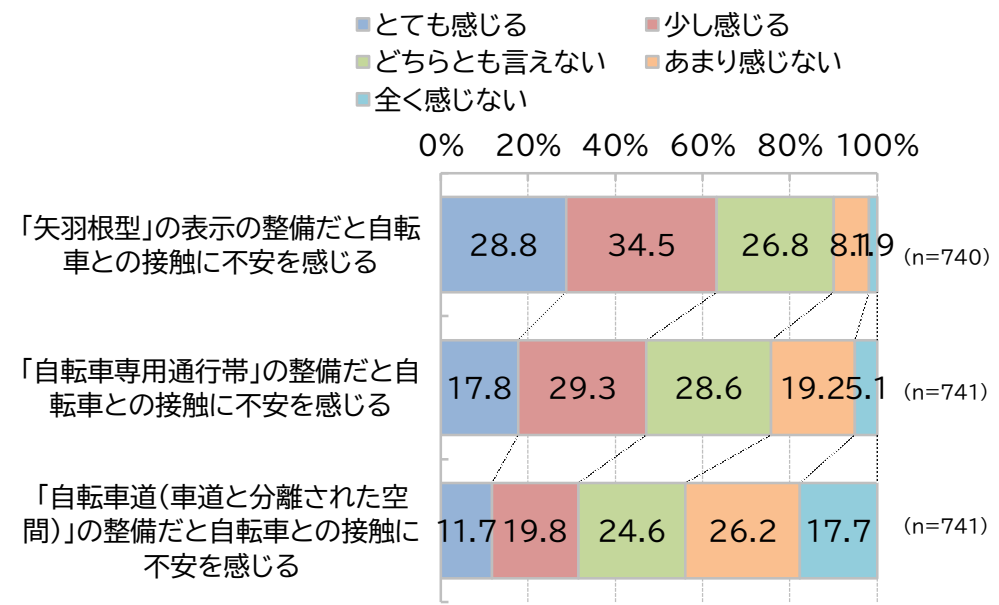
### ▼ 自動車ドライバーからみた自転車通行空間別の評価

自動車運転中に自転車に対して以下のそれぞれの項目について、どう感じるかを教えてください。

【自転車の走行位置の認識しやすさ】



【自転車との接触に対する不安】



自動車ドライバーの視点からは、自転車道ほど自転車の走行位置が認識しやすく、接触の不安が少ない  
矢羽根型でも6割が自転車の走行位置が認識しやすいと回答（ただし、6割程度は接触の不安を感じている）

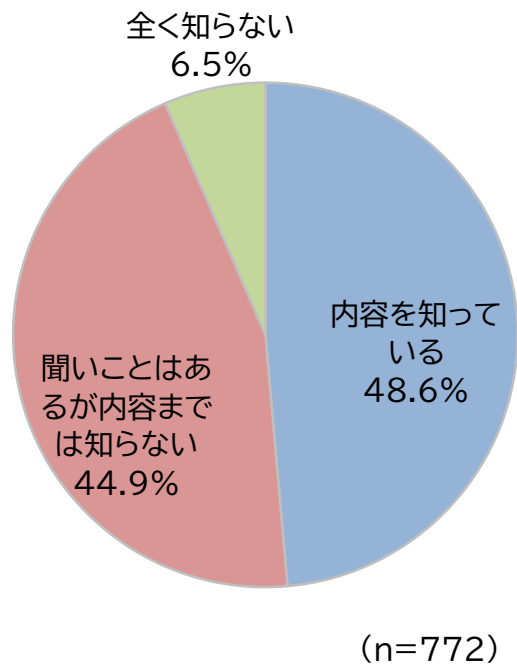
# ○ 市民アンケート調査結果

## ② 自転車の利用意識に関する分析

### ▼ 青切符導入に関する認知度

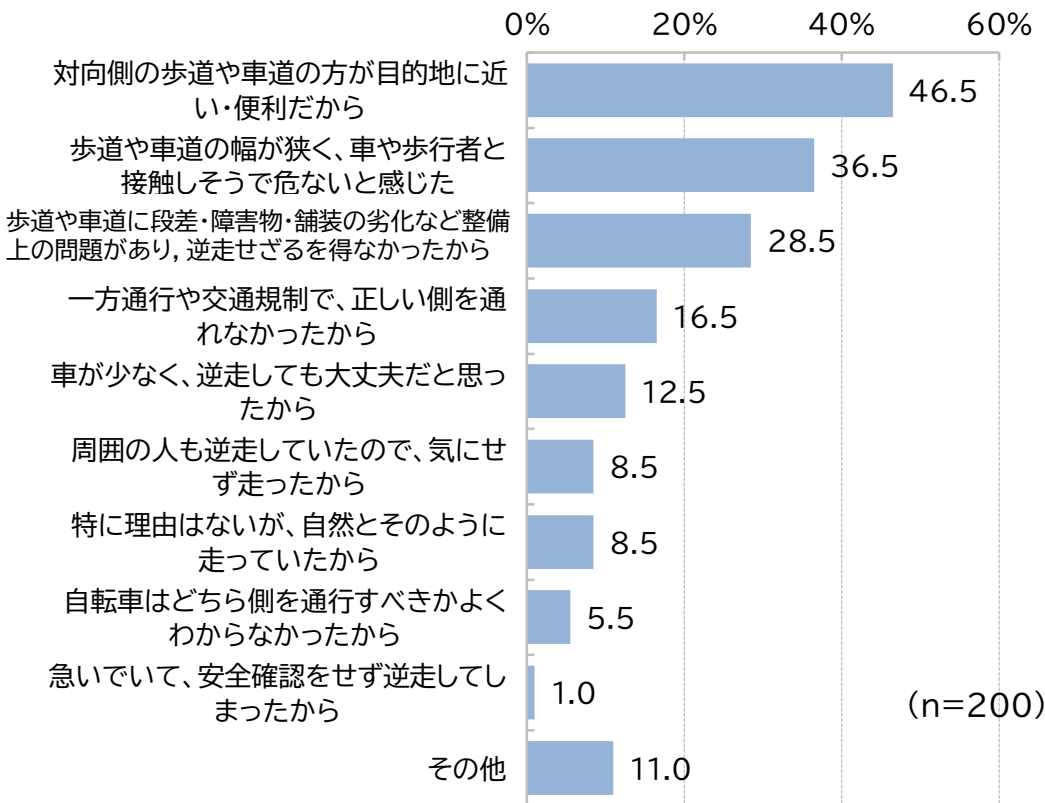
あなたは以下について知っていますか？

2024年11月の改正道路交通法において、自転車の交通違反に対して反則金を納付させる、いわゆる「青切符」による取締りの導入が規定され、2026年4月に施行予定であること



### ▼ 自転車で逆走する理由

令和 8 年 4 月から、自転車に対する「青切符」による違反取締りが始まり、「逆走(車道の 右側通行)」も対象となります。あなたご自身がこれまでに自転車で逆走したことがある場合、どのような理由で逆走したことがあるか、あてはまるものをすべて選んでください。(※該当する理由がない場合は「その他」を選び、内容をご記入ください。)(複数回答)



「青切符導入」に関する認知度は5割程度

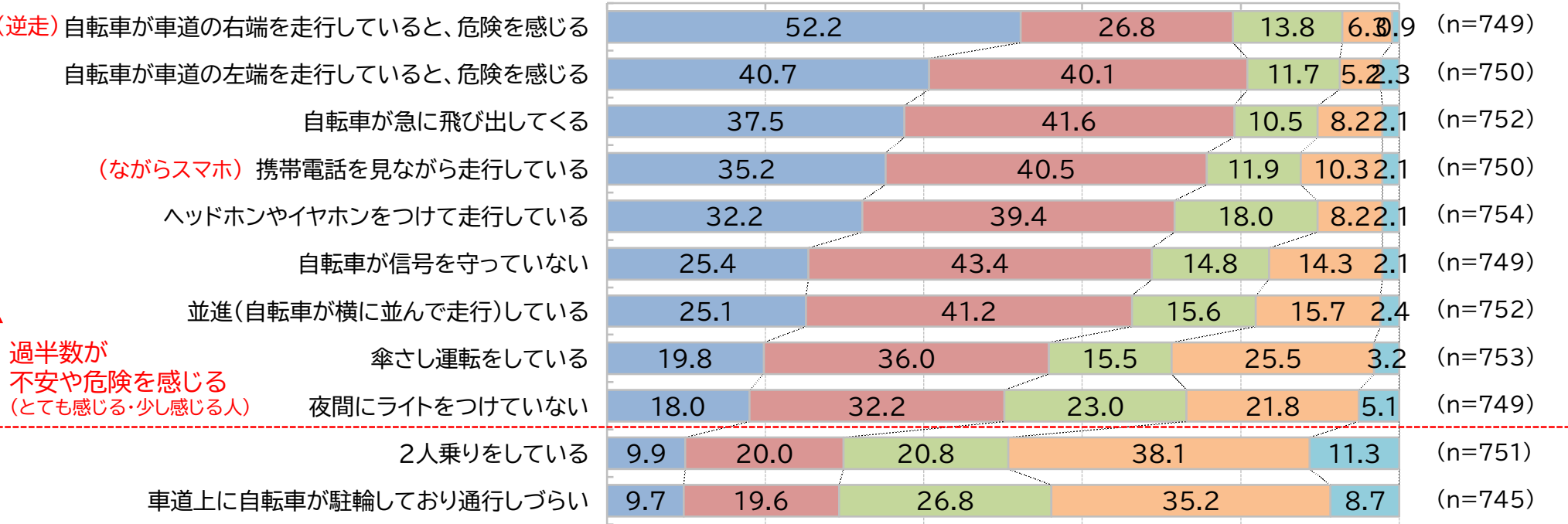
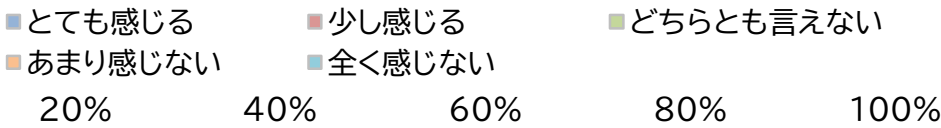
「逆走」する理由は、「対向側の歩道や車道の方が目的地に近い・便利」が最も多い一方で、整備上の問題により逆走せざるを得ない場合が3割程度存在

# ○ 市民アンケート調査結果

## ② 自転車の利用意識に関する分析

### ▼ 自動車ドライバーからみた自転車に対する不安・危険・運転しづらさなど

自動車運転中に自転車に対して不安・危険・運転しづらさを感じるかについてお答えください。  
以下のそれぞれの項目について、あなたが運転中にどの程度「危険・不安・運転しづらさ」を感じるかをお答えください。



過半数が不安や危険を感じる  
(とても感じる・少し感じる人)



自動車ドライバーの視点からは、「逆走」への不安や危険が最も高く、次いで「自転車の車道通行」が高い状況  
上記に加え、「飛び出し」、「ながらスマホ」、「イヤホン」、「信号無視」、「並進」、「傘さし」、「  
「無灯火」に対して、過半数が不安や危険を感じている

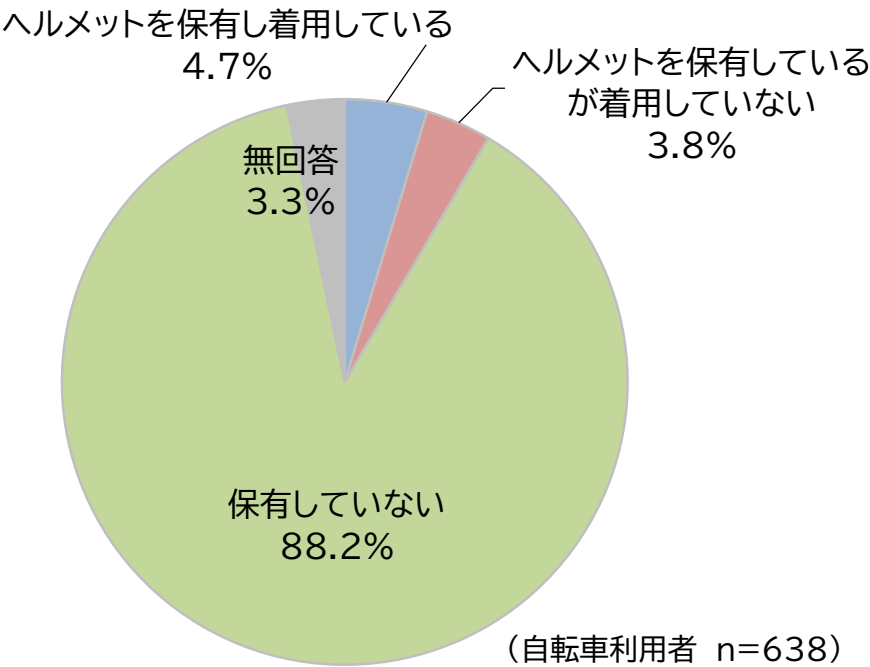
➤ 逆走などの危険行動は、マナーだけの問題ではなく、道路構造や情報提供の不足が原因でもある。安全確保のためには、道路環境とルール啓発の両方が必要。走行レーンの視覚的分離などを進めるとともに、青切符制度をわかりやすく広報し，“ルールを守りやすい環境”づくりを進める必要がある（P18～P23）。

# ○ 市民アンケート調査結果

## ② 自転車の利用意識に関する分析

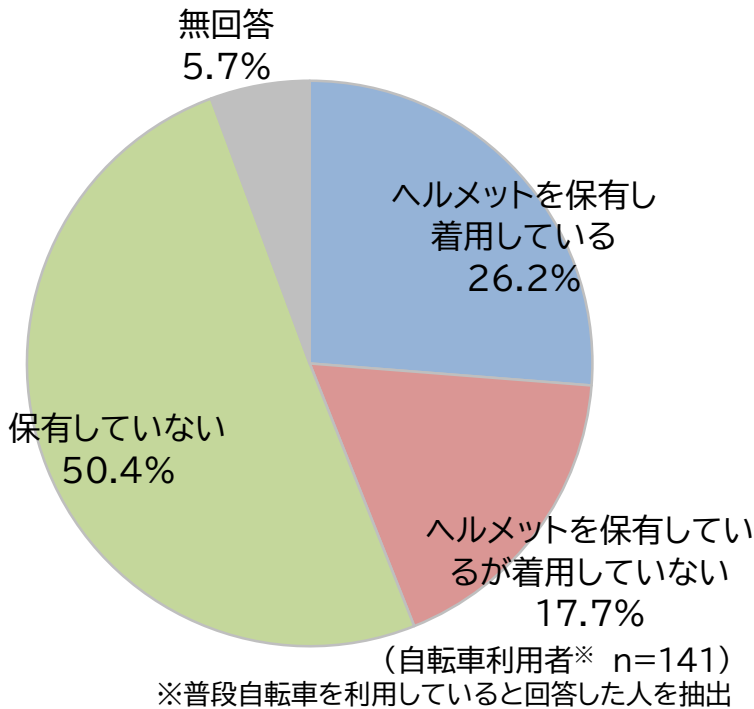
### ▼ ヘルメットの保有・着用状況 (R1調査)

自転車乗車用のヘルメットを持っていますか？  
また、持っている方は、普段自転車で走る際にヘルメットを着用しますか？



### ▼ ヘルメットの保有・着用状況 (【参考】R6市政に関する世論調査)

自転車乗車中の交通事故で亡くなった人の半数以上が頭部に致命傷を負っていることなどから、本市では自転車利用者のヘルメット着用を推進しています。あなたは、自転車乗車用のヘルメットを保有していますか。また、自転車乗車中は着用していますか？



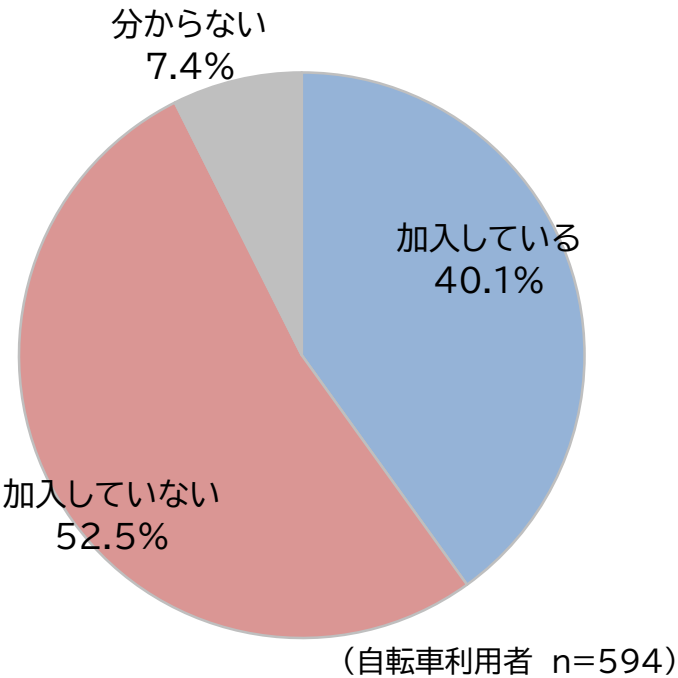
「ヘルメット」の着用率・保有率は伸びてきているが、**着用率は2割程度、保有率は4割程度**  
➤ **努力義務化(2023年)後に保有率・着用率は上昇、市民の意識レベルは向上したが、実際に着用するまでにはハードルがある。着用が自然な文化として定着させる工夫や意識醸成が必要（デザイン性のPR・キャンペーン他）。**

# ○ 市民アンケート調査結果

## ② 自転車の利用意識に関する分析

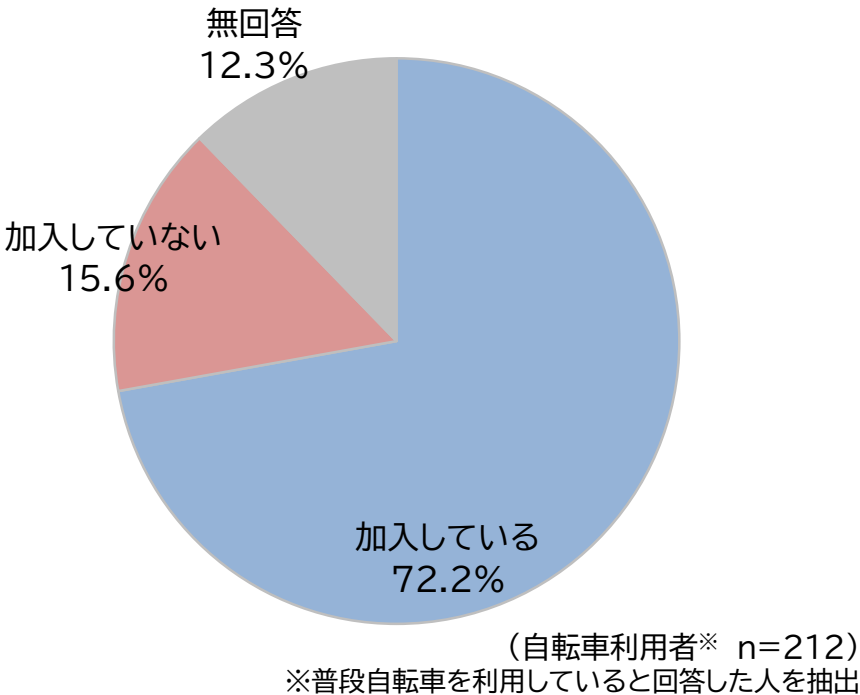
▼ 自転車保険の加入状況  
(R1調査)

自転車の交通事故に対応する保険(相手の怪我の治療費などを補償する傷害保険)等に加入していますか？



▼ 自転車保険の加入状況  
(【参考】R6市政に関する世論調査)

宇都宮市では、「交通事故のない社会」を目指し、総合的な交通安全対策を推進していますが、あなたは、自転車乗用中に事故を起こしたとき、相手のけがの治療費などを補償する保険(自転車保険)に加入していますか？



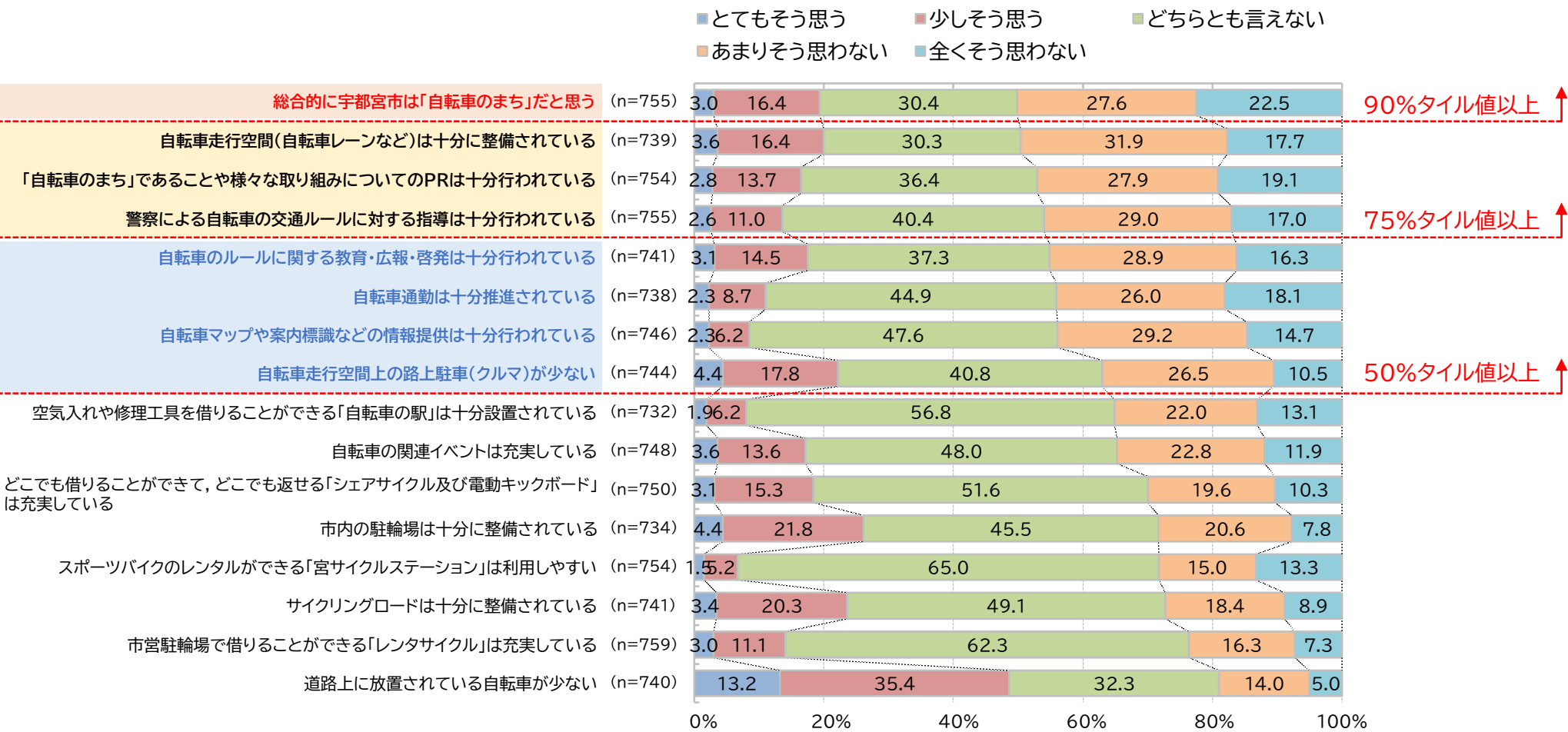
- 「自転車保険」の加入率は7割程度で増加傾向
- 栃木県条例による加入義務化とこれまでの啓発活動により加入率は上昇、「事故や違反への不安」が意識変化の背景にある(参照：p19～p24)。一方で、“自分が加入しているか理解していない”人も一定数存在(無回答12%)。
  - 引き続き、保険自体の必要性の理解浸透と加入促進、安全して自転車に乗る意識・文化の醸成を図ることが必要。

# ○ 市民アンケート調査結果

## ③ 自転車のまち推進に関する分析

▼ 宇都宮市で推進している自転車のまちに対する評価（**低評価順**(あまりそう思わない・全くそう思わない)）

宇都宮市では「自転車のまち」を推進しておりますが、それぞれの項目に対して該当するものを選んでください。



「自転車のまち」としての総合的な評価（シビックプライド）が最も低く、次いで自転車走行空間、プロモーション、ルール・マナー、自転車通勤の推進、情報提供に関する評価が低い



# ○ 市民アンケート調査結果

## ③ 自転車のまち推進に関する分析

※スコア：とてもそう思うを5点, …, 全くそう思わないを1点として算出した値

### ▼ 宇都宮市で推進している自転車のまちに対する評価（R1評価からのスコア※変化順）

宇都宮市では「自転車のまち」を推進しておりますが、それぞれの項目に対して該当するものを選んでください。

どこでも借りることができて、どこでも返せる「シェアサイクル及び電動キックボード」は充実している

空気入れや修理工具を借りることができる「自転車の駅」は十分設置されている

道路上に放置されている自転車が少ない

市内の駐輪場は十分に整備されている

スポーツバイクのレンタルができる「宮サイクルステーション」は利用しやすい

自転車マップや案内標識などの情報提供は十分行われている

自転車のルールに関する教育・広報・啓発は十分行われている

警察による自転車の交通ルールに対する指導は十分行われている

サイクリングロードは十分に整備されている

自転車通勤は十分推進されている

自転車走行空間上の路上駐車(クルマ)が少ない

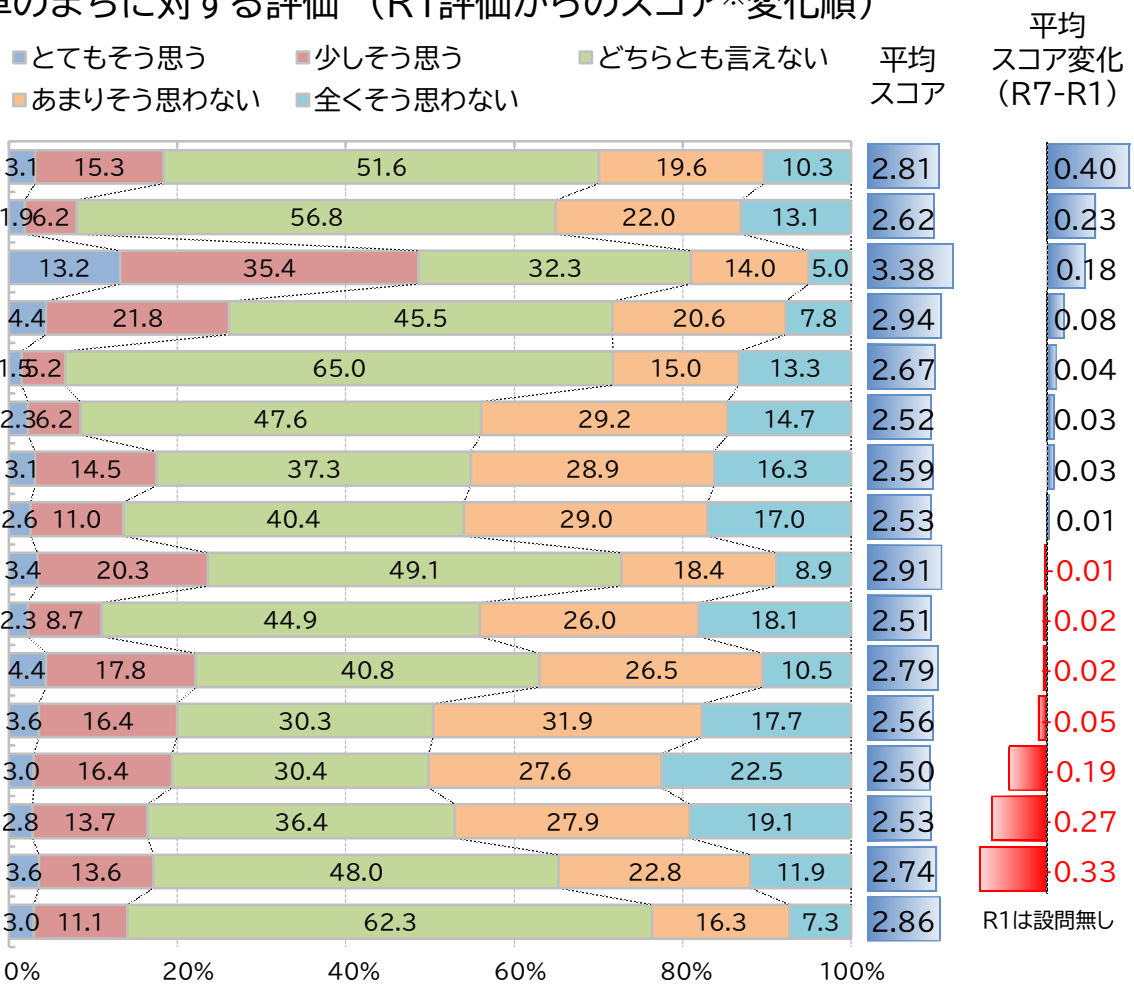
自転車走行空間(自転車レーンなど)は十分に整備されている

総合的に宇都宮市は「自転車のまち」だと思う

「自転車のまち」であることや様々な取り組みについてのPRは十分行われている

自転車の関連イベントは充実している

市営駐輪場で借りることができる「レンタサイクル」は充実している



令和元年度との比較では、「シェアリングモビリティ」、「自転車の駅」、「放置自転車・駐輪場」に関する評価（スコア）が伸びている一方、イベントの充実やPRに対する評価が低迷。

➤ 施設や事業の整備は進展したが、市民にその成果が伝わっていない（体感していない）傾向あり。“整備された”よりも“実感できる・誇れる”段階への移行、「自転車のまち」を誇れるシビックプライドづくりが必要。

# ○ 市民アンケート調査結果

## ③ 自転車のまち推進に関する分析

『総合的に宇都宮市は「自転車のまち」だと思う』割合に影響を与える要素を明らかにするため、多変量解析(順序ロジスティック回帰分析)による分析を実施

### ▼ 用いる手法の概要

#### ○用いる手法:順序ロジスティック回帰分析

…目的変数が順序尺度(例:5段階の満足度 等)の場合において、説明変数が目的変数にどのような影響を与えているかを分析する手法

### ▼ 分析条件

#### ○目的変数: 総合的に宇都宮市は「自転車のまち」だと思う (3段階※の評価に変換して使用)

※1:とてもそう思う・少しそう思う, 2:どちらとも言えない,  
3:あまりそう思わない・全くそう思わない の3段階に変換

#### ○説明変数:以下の15項目(5段階評価)

- ①市内の駐輪場は十分に整備されている
- ②道路上に放置されている自転車が少ない
- ③自転車走行空間(自転車レーンなど)は十分に整備されている
- ④サイクリングロードは十分に整備されている
- ⑤自転車走行空間上の路上駐車(クルマ)が少ない
- ⑥自転車のルールに関する教育・広報・啓発は十分行われている
- ⑦警察による自転車の交通ルールに対する指導は十分行われている
- ⑧市営駐輪場で借りることができる「レンタサイクル」は充実している
- ⑨どこでも借りることができて、どこでも返せる「シェアサイクル及び電動キックボード」は充実している
- ⑩空気入れや修理工具を借りることができる「自転車の駅」は十分設置されている
- ⑪スポーツバイクのレンタルができる「宮サイクルステーション」は利用しやすい
- ⑫自転車通勤は十分推進されている
- ⑬自転車マップや案内標識などの情報提供は十分行われている
- ⑭自転車の関連イベントは充実している
- ⑮「自転車のまち」であることや様々な取り組みについてのPRIは十分行われている

#### ○用いるサンプル:716サンプル(欠損の無い有効回答のみ)

### ▼ モデルの精度

| 回帰式の精度 (決定係数) |           |            |          |
|---------------|-----------|------------|----------|
| 指標            | Cox-Snell | Nagelkerke | McFadden |
| 結果            | 0.5454    | 0.6250     | 0.3826   |
| 判定            | 非常に良好     | 非常に良好      | 非常に良好    |

⇒**モデルの当てはまりは十分に良い**と判断できる

#### 【補足：判定基準】

Cox-Snell: 0.3~0.4 = 良好な当てはまり, 0.4以上 = 非常に良好

Nagelkerke: 0.4~0.6 = 良好な当てはまり, 0.6以上 = 非常に良好

McFadden: 0.2~0.3 = 良好な当てはまり, 0.3以上 = 非常に良好

### ▼ モデルの優位性

| 回帰式の有意性 |           |           |          |     |           |
|---------|-----------|-----------|----------|-----|-----------|
|         |           |           | 尤度比検定    |     |           |
| モデル     | -2対数尤度    | AIC       | カイ二乗値    | 自由度 | P 値       |
| 説明変数なし  | 1475.1044 | 1479.1044 |          |     |           |
| 説明変数あり  | 910.6886  | 944.6886  | 564.4158 | 15  | P < 0.001 |

⇒P < 0.001であり、**「説明変数を含むモデル」は「説明変数なしモデル」に比べて有意に影響を及ぼしている**と判断できる

### ▼ 分析結果

⇒具体的にどの説明変数が影響を及ぼしているかについて、次のページ参照



# ○ 市民アンケート調査結果

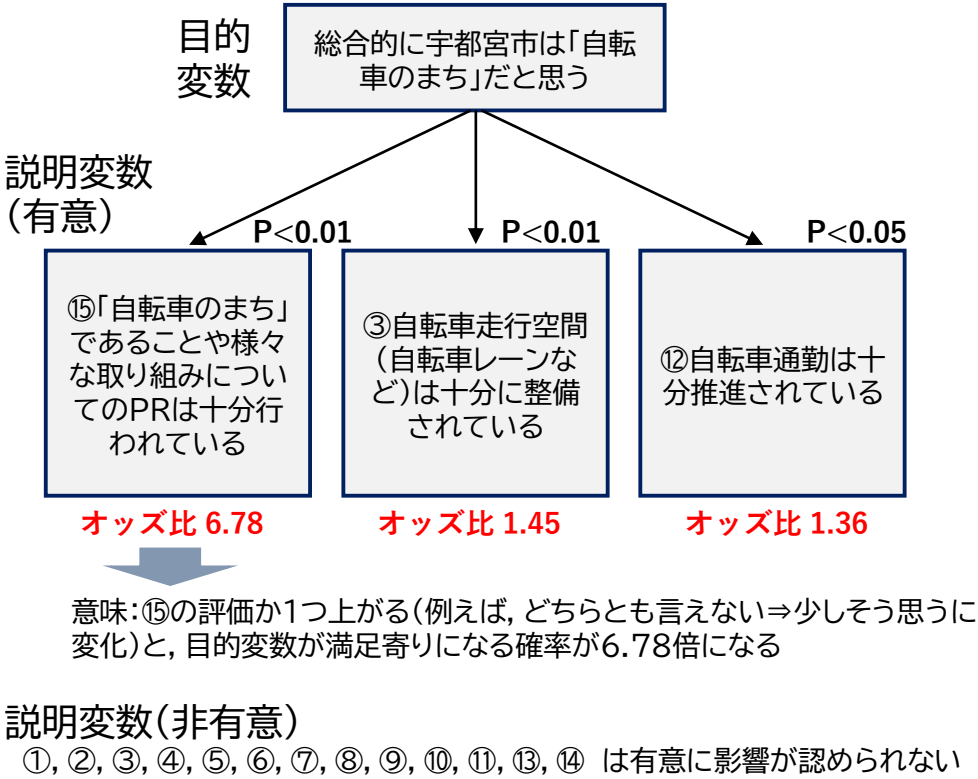
## ③ 自転車のまち推進に関する分析

▼ 分析結果      \* : P<0.05 \*\* : P<0.01

| 説明変数 | $\beta$<br>偏回帰係数 | 標準偏差   | オッズ比   | 95%CI<br>(下限-上限) | P値          |
|------|------------------|--------|--------|------------------|-------------|
| ①    | 0.2386           | 0.1381 | 1.2694 | 0.9684 - 1.6640  | 0.0841      |
| ②    | -0.1423          | 0.1093 | 0.8673 | 0.7001 - 1.0745  | 0.1928      |
| ③    | 0.3730           | 0.1137 | 1.4520 | 1.1620 - 1.8144  | 0.0010**    |
| ④    | -0.0491          | 0.1402 | 0.9521 | 0.7234 - 1.2532  | 0.7263      |
| ⑤    | 0.1674           | 0.1133 | 1.1823 | 0.9468 - 1.4763  | 0.1396      |
| ⑥    | 0.0245           | 0.1431 | 1.0248 | 0.7742 - 1.3565  | 0.8642      |
| ⑦    | 0.0223           | 0.1493 | 1.0226 | 0.7632 - 1.3701  | 0.8810      |
| ⑧    | -0.2967          | 0.1884 | 0.7433 | 0.5138 - 1.0753  | 0.1153      |
| ⑨    | -0.0731          | 0.1594 | 0.9295 | 0.6800 - 1.2705  | 0.6466      |
| ⑩    | 0.1706           | 0.1949 | 1.1861 | 0.8094 - 1.7380  | 0.3813      |
| ⑪    | -0.1092          | 0.2018 | 0.8966 | 0.6037 - 1.3316  | 0.5885      |
| ⑫    | 0.3048           | 0.1475 | 1.3564 | 1.0159 - 1.8110  | 0.0387*     |
| ⑬    | 0.2628           | 0.1875 | 1.3005 | 0.9005 - 1.8782  | 0.1611      |
| ⑭    | 0.1707           | 0.1642 | 1.1862 | 0.8598 - 1.6365  | 0.2984      |
| ⑮    | 1.9156           | 0.1667 | 6.7911 | 4.8979 - 9.4162  | P < 0.001** |

⇒③, ⑫, ⑮についてP値<0.05又は0.01であり, 有意と解釈される

▼ 分析結果の図解



『総合的に宇都宮市は「自転車のまち」だと思う割合』に有意に影響を与えている要素は、『⑮PR』、『③自転車走行空間の整備』、『⑫自転車通勤の推進』である。  
その効果は、『⑮PR』が最も高く、『⑮PR』の評価が1つ上がると目的変数が満足寄りになる確率が6.78倍になる。  
次いで『③自転車走行空間の整備(1.45倍)』、『⑫自転車通勤の推進(1.36倍)』である。