

# 市民意識調査結果【概要版】

## (1) 調査概要

調査方法	郵送配布、郵送回収
調査対象	15歳以上の宇都宮市民 (3,000件)
調査日時	配布：令和元年11月27日(水)～回収期限：12月16日(月)
回収率	有効回答数1,171件(回収率39.2%)

## (2) 調査結果

### ア サンプルの属性

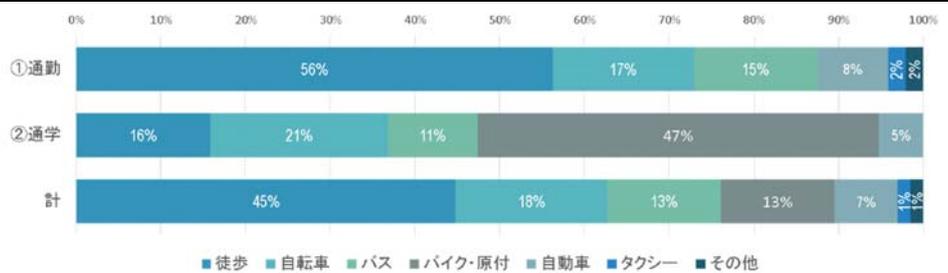
<p>&lt;性別&gt; 女性の方が多く56%を占める。</p>	
<p>&lt;年齢層&gt; 15歳以上を対象としているため、18歳以下は2%であり、19-64歳の生産年齢人口は52%、65歳以上の高齢者は46%となっており、宇都宮市の人口バランスと比較すると、40代以下の意見が少ない傾向にあり、50代以上の意見が多い傾向にある。</p>	
<p>&lt;世帯人数&gt; 2人世帯が最も多く32%、次いで3人世帯が22%、単身世帯18%、4人世帯17%となっており、5人以上の世帯は11%となっている。</p>	
<p>&lt;職業&gt; 「会社員・公務員」が最も多く、次いで「無職」、「専業主婦」、「パート・アルバイト」となっている。</p>	

### イ 全員回答

<p>&lt;外出目的別利用頻度&gt; 週4回以上外出すると回答したうち割合が高い目的は、通勤39%、買い物14%となっており、頻度に関わらず外出目的として多いのは、買い物73%、レジャー47%、通勤及び私用が46%である。</p>	
<p>&lt;目的別利用交通手段(代表交通)&gt; 外出時の主な交通手段分担率は、全体では自動車が最も多く77%、次いで自転車が13%、バス3%、鉄道2%となっている。 目的別の自転車分担率が高いのは、通学で37%、買物が16%、通勤13%となっており、その他の目的は10%前後となっている。</p>	

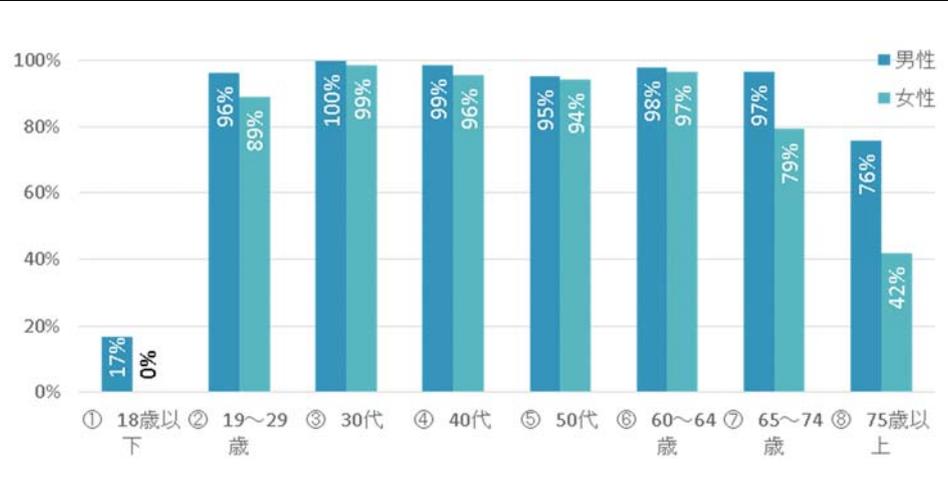
<通勤通学時の末端交通手段>

通勤、通学で鉄道、バスを利用している人の末端交通手段は、徒歩が最も多く45%、次いで自転車18%、バス、バイクが13%となっている。通勤目的の人は徒歩が多いが、通学目的の人はバイクが多くなっている。



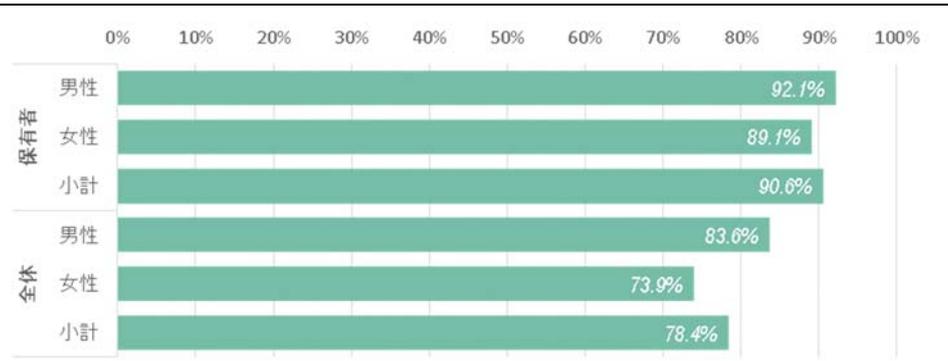
<運転免許の保有状況>

18歳以下では、まだ一部の人が免許を取得している程度であるが、19歳以上になると男性で96%、女性で89%が運転免許を取得しており、30代ではほぼ100%となり、それ以降64歳までは男女ともにほとんどの人が免許を保有している。65歳を超えると免許を返納する人も現れるが、男性の保有率はほぼ変わらず、65歳以上の女性はそもそも保有していない人の割合が高い。75歳以上になると、返納割合も15%前後となるが、男性の保有率は76%となっている。



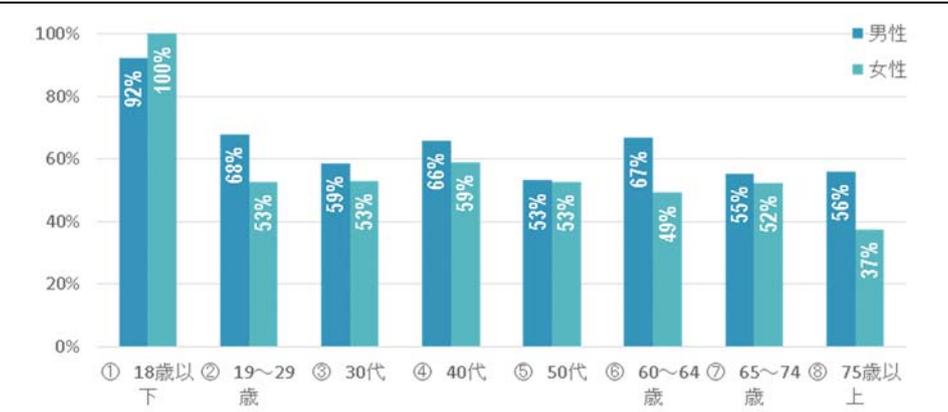
<自動車の所有状況>

自動車の所有率は、全体では78%である。自動車運転免許保有者の所有率は91%、免許返納者は3%、免許非保有者は1%となっている。



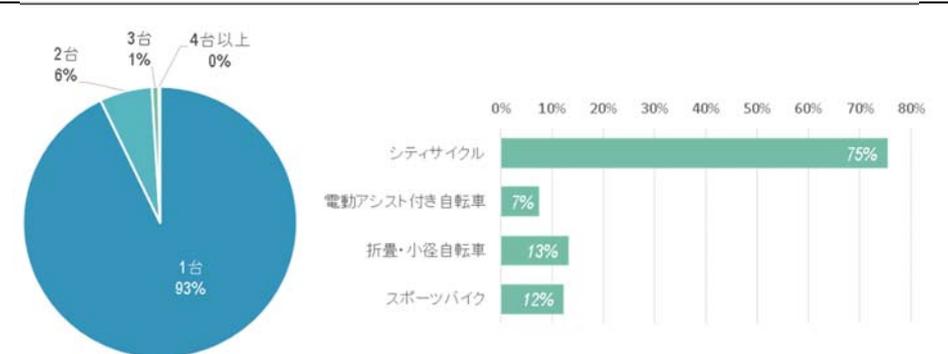
<自転車の保有状況>

全体の自転車所有率は55%であり、男性が60%、女性が51%となっている。年代別では、18歳以下の保有率が最も高く96%となっており、19歳以上65歳未満では概ね60%前後の保有率となっており、65-74歳で54%、75歳以上で46%となっている。



<所有自転車の台数及び種類>

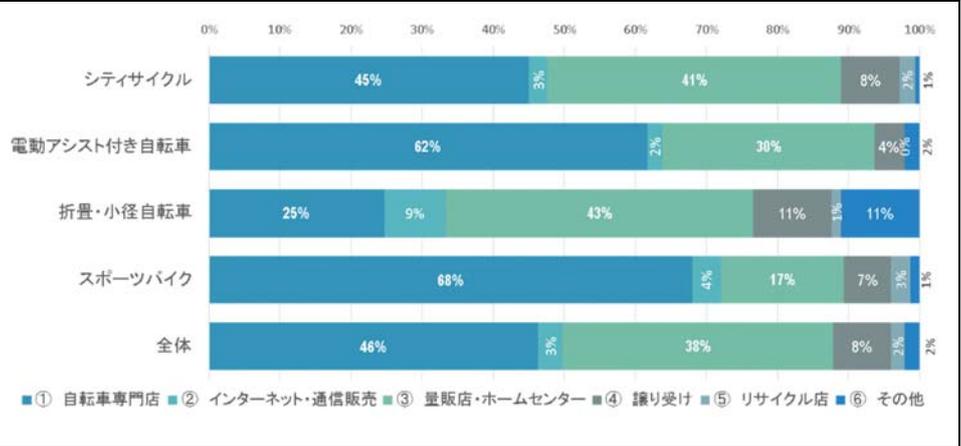
自転車を所有している人の所有自転車の台数は、1台が93%で、2台所有している人が6%となっている。所有自転車の種類別の所有率は、シティサイクルが75%で最も多く、折畳・小径車13%、スポーツバイク（クロスバイク・ロードバイク・MTB等）12%となっている。



＜所有自転車の購入場所＞

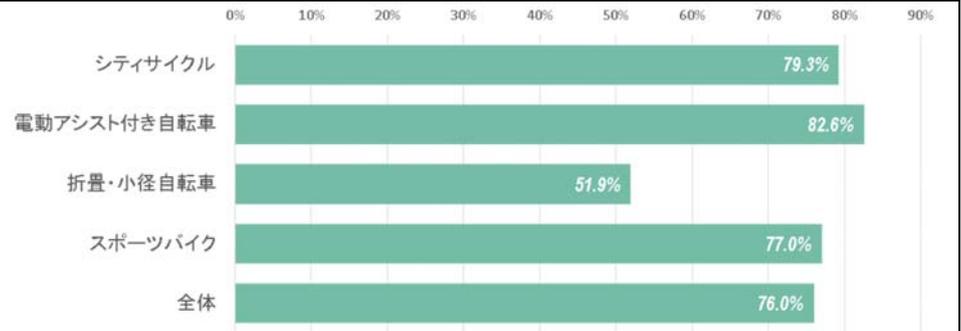
シティサイクルや電動アシスト付自転車、スポーツバイクは自転車専門店で購入している人の割合が最も多く、折畳・小径自転車のみ量販店・ホームセンターで購入している人の割合が最も多い。

購入単価が比較的高い電動アシスト付自転車、スポーツバイクは自転車専門店で購入する割合が高いが、購入単価が比較的低いシティサイクルや折畳・小径車は量販店・ホームセンターで購入する人の割合が高い。



＜所有自転車の防犯登録の有無＞

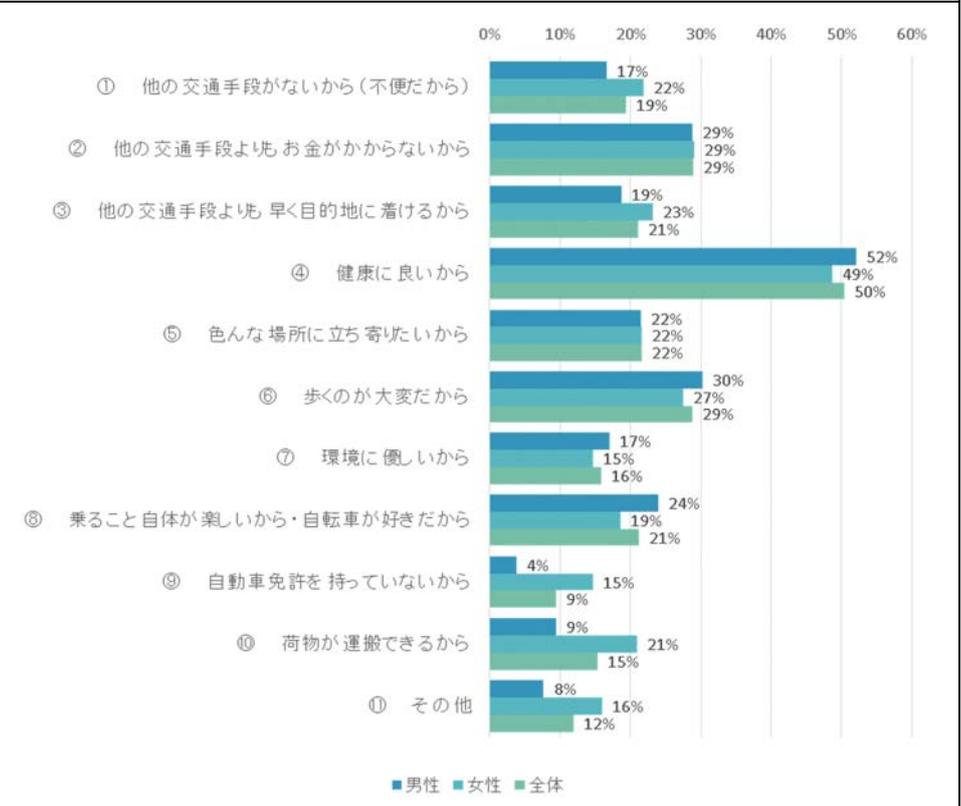
自転車を所有している人全体の防犯登録率は76%となっており、車種別では折畳・小径車において登録率が低くなっている。



＜自転車を「利用する理由」＞

全体では、「健康に良いから」が最も多く50%、次いで「他の交通手段よりもお金がかからないから」29%、「歩くのが大変だから」29%、「色んな場所に立ち寄りたいため」22%、「乗ること自体が楽しいから・自転車が好きだから」21%、「他の交通手段よりも早く目的地に着けるから」21%の順に多くなっている。

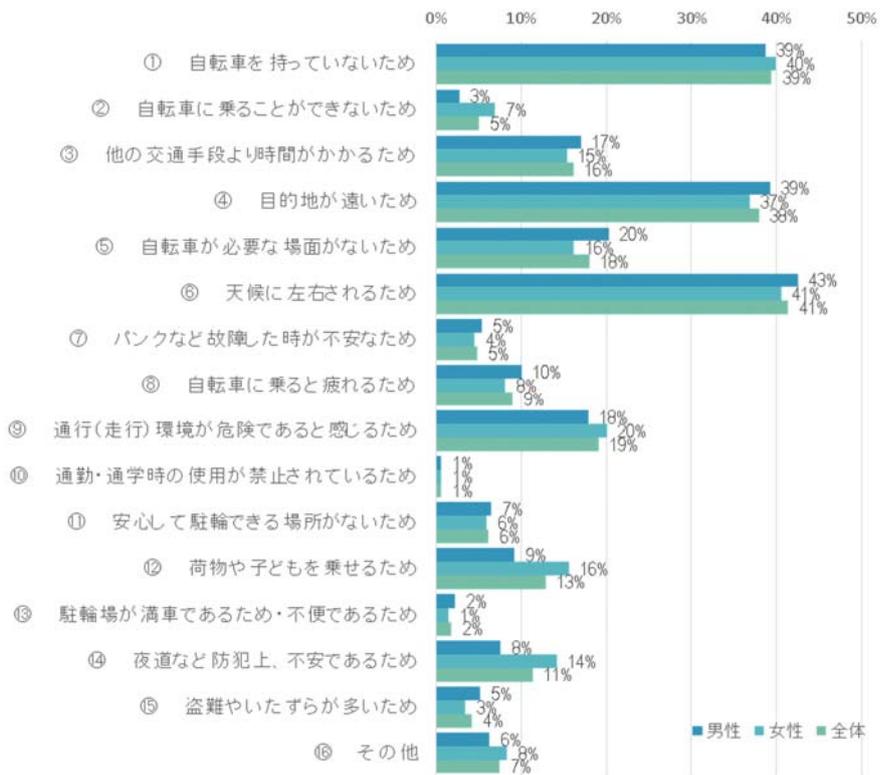
女性の方が多い理由として、「自動車免許を持っていないから」や「荷物が運搬できるから」が多く65歳以上に特に多い。これは65歳以上の女性免許保有率が低いことが影響していると考えられる。



＜自転車「利用しない理由」＞

全体では、「天候に左右されるため」が最も多く41%、次いで「自転車を持っていないため」が39%、「目的地が遠いため」が38%、「通行(走行)環境が危険であると感じるため」が19%、「自転車が必要な場面がないため」が18%、「他の交通手段より時間がかかるため」が16%の順に多くなっている。

女性の方が多い理由として、「荷物や子どもを乗せるため」(特に30-40代)や「夜道など防犯上、不安であるため」(特に20代)、「通行(走行)環境が危険であると感じるため」などがある。



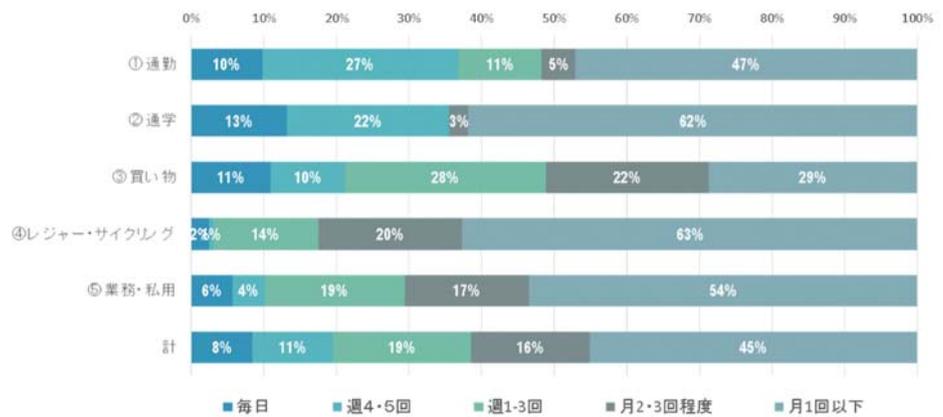
ウ 自転車所有者のみの設問

＜利用目的別自転車の利用頻度・利用時間(分)＞

自転車を所有している人のうち、毎日利用している人が19%、週4-5回程度利用している人が12%であることから、日常的に自転車を利用している人は31%である。(自転車を所有していない人も含めた市民全体では17%)

週1-3回程度利用している人は29%、月1-3回程度の人が32%となっており、所有しているが利用しない人が8%いる。

自転車を所有して日常的に利用している人(週4回以上)は、通勤目的で37%、通学36%、買い物21%、業務・私用10%となっており、1日あたりの利用時間は30分前後となっている。



＜自転車の走行位置＞

3種類の通行空間について、主に車道を通行するか、歩道を通行するか聞いたところ、車道通行率は、走行空間未整備区間で14%、車道混在型(矢羽根)で33%、自転車専用通行帯で60%となっており、大きな差が見られる。

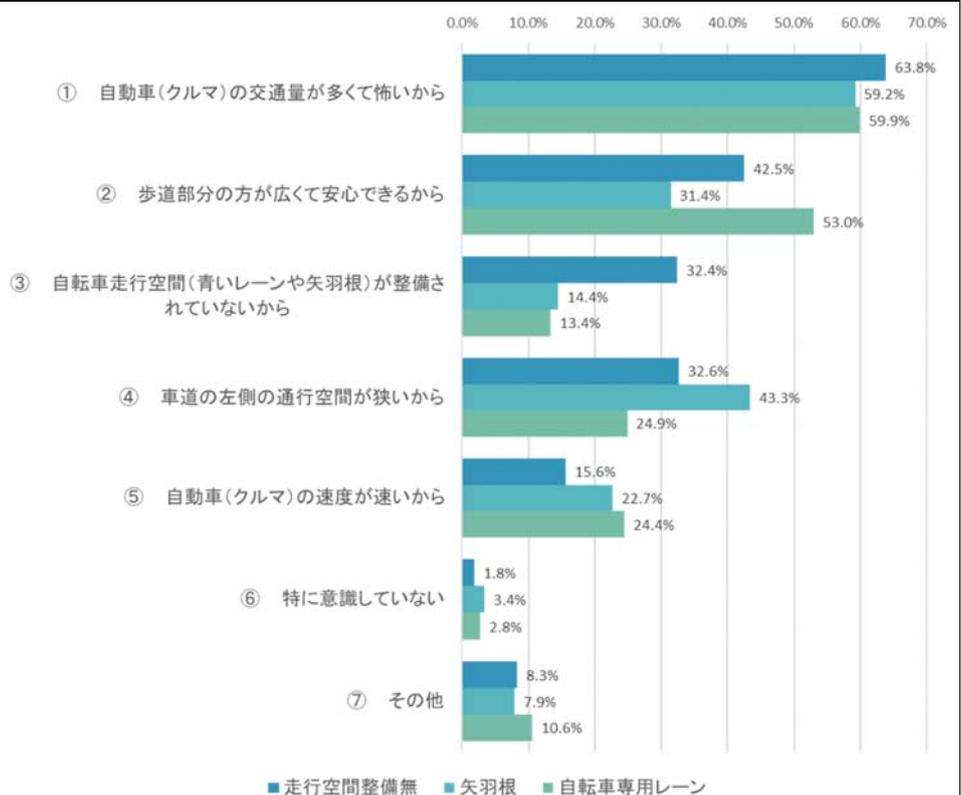


＜主に歩道を走る人の車道の左側を走らない理由＞

上記の走行空間別に歩道を通行する人の車道を走行しない理由を聞いたところ、整備形態に関わらず、「自動車の交通量が多くて怖いから」が最も多く、60%程度を占めている。

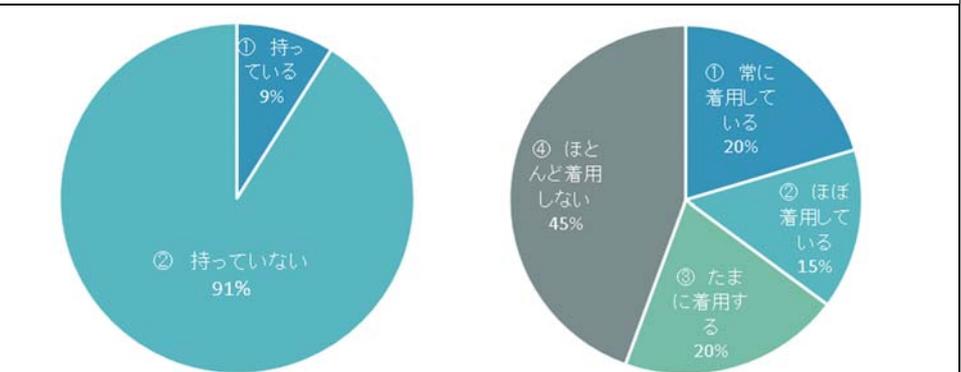
自転車レーンが整備されていても歩道通行する人は、歩道の方が広くて安心できるからと回答している人が53%となっていることから、歩道幅員との関係性が車道通行率に影響を与えていることが考えられる。

また、車道混在型（矢羽根）の整備区間において、歩道通行する理由として2番目に多いのが、「車道の左側の通行空間が狭いから」（43%）と回答しており、車道混在型（矢羽根）では通行空間が不十分であると考えられている。



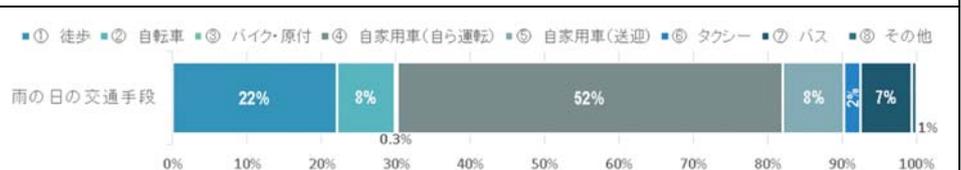
＜自転車乗車用ヘルメットの所有状況及び着用頻度＞

ヘルメットを所有している人の割合は、9%となっており、少ない。ヘルメットを所有している人のうち、常に着用しているのは20%となっており、ほぼ着用している人も15%であることから、自転車所有者全体(N=638)の約3%だけが、日常的にヘルメットを着用していると言える。



＜雨天時に最も利用する交通手段＞

雨の日でも自転車を利用する人は8%となっており、自動車（送迎も含む）で外出する人が約6割を占める。

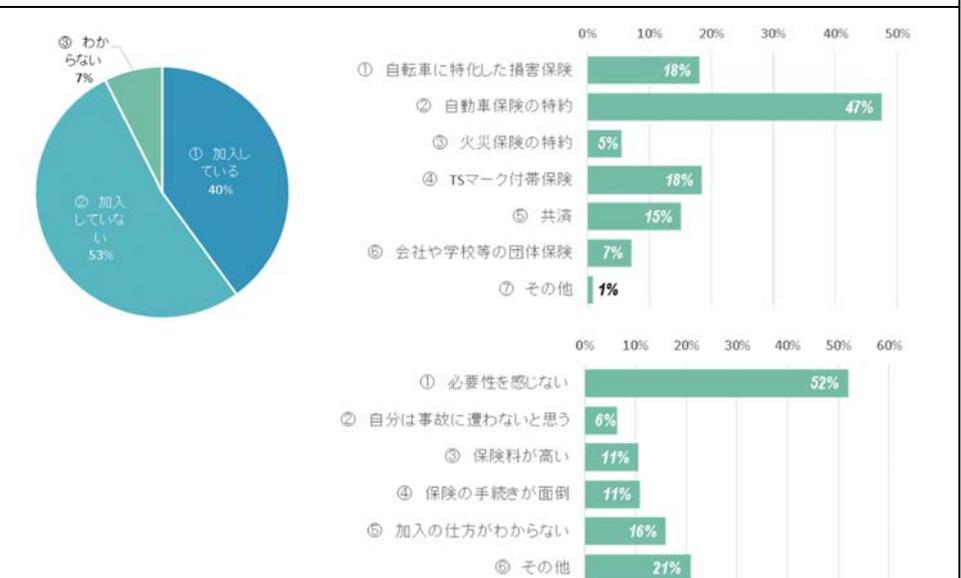


＜自転車保険の加入状況＞

自転車保険に加入している割合は40%となっており、加入していない人が多い。

加入している人の保険の種類では、自動車保険に付いている特約が最も多く48%、次いでTSマーク付帯保険と自転車に特化した保険が18%、共済が15%となっている。

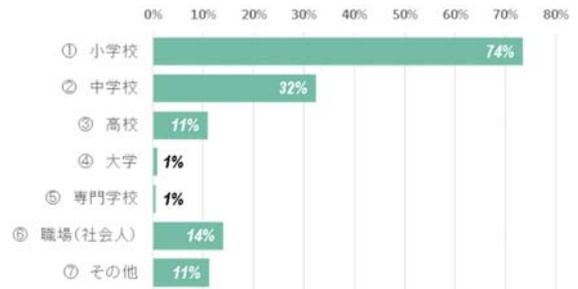
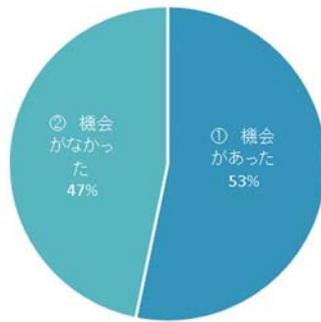
自転車保険に加入していない人の加入しない理由としては、「必要性を感じない」が最も多く52%、次いで「加入の仕方がわからない」16%、「保険の手続きが面倒」11%、「保険料が高い」11%となっている。



＜交通ルールの学習機会及び時期＞

これまでに自転車の交通ルールを学ぶ機会があった人は53%で、機会がなかったのは47%となっている。

ルールを学ぶ機会がどの時期であったかについては、小学校が最も多く74%を占めており、次いで中学校が32%となっており、高校では11%、社会人で14%となっている。大学や専門学校ではほとんど教育を受けた人がいない。

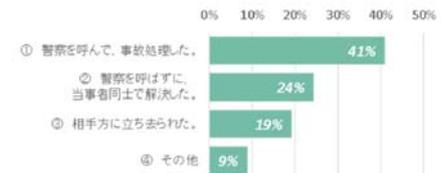
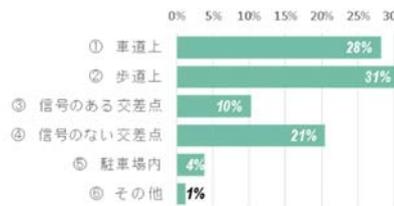
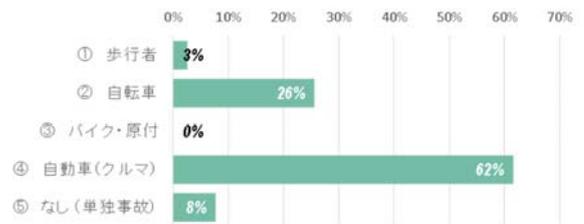
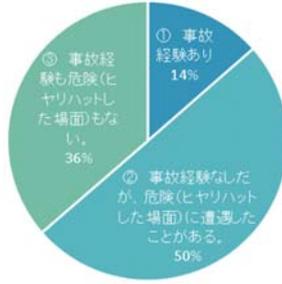


＜市内における交通事故経験と対応状況＞

過去に市内で自転車事故にあった経験がある人は14%であるが、ヒヤリハットした経験がある人は50%にのぼる。

事故にあった人の62%が対自動車であり、次いで自転車同士26%となっている。

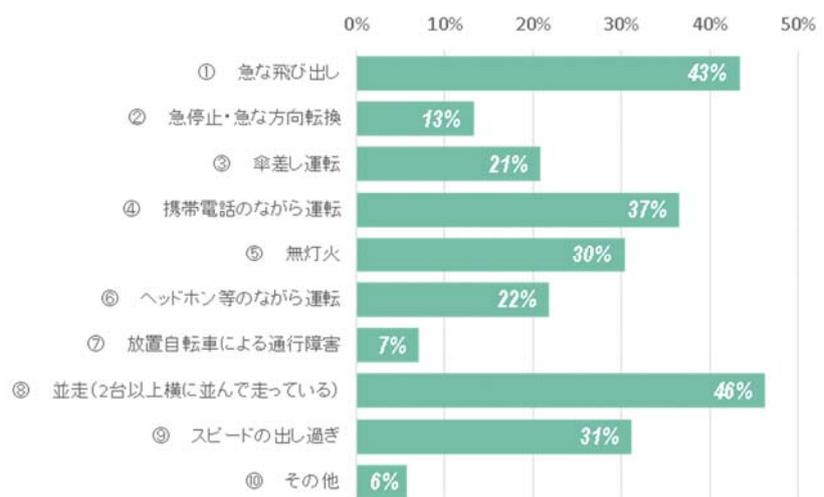
事故が起きた場所は、歩道上が最も多く31%、次いで車道上28%、信号のない交差点21%となっている。事故経験がある人でも、警察を呼んで事故処理をしたケースは41%に留まっており、半数以上は警察を呼んでいない。当事者同士で解決したケースが24%で、相手に立ち去られたケースも19%起きている。



エ 全員回答

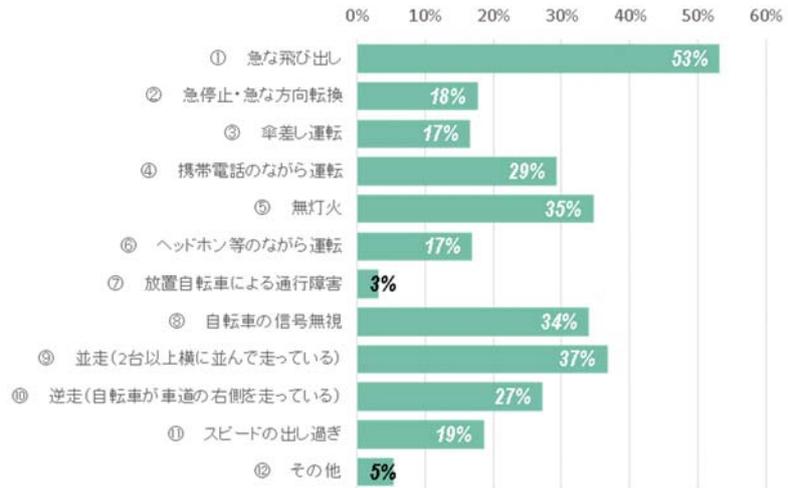
＜歩行中の自転車との危険遭遇の経験＞

歩行中に自転車が危険だと思う行為で最も多いのは、「並走」で46%、次いで「急な飛び出し」43%、「携帯電話のながら運転」37%、「スピードの出し過ぎ」31%、「無灯火」30%となっている。



<自動車乗車中の自転車との危険遭遇の経験>

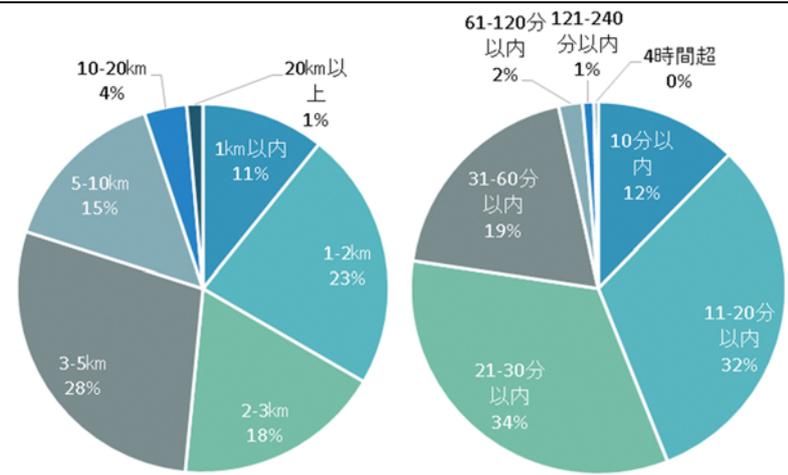
自動車乗車（運転）中に自転車が危険だと思う行為で最も多いのは、「急な飛び出し」で53%、次いで「並走」37%、「無灯火」35%。「信号無視」34%、「携帯電話のながら運転」29%となっている。



<利用しても良い自転車の限界距離(時間)>

自転車を利用しても良い限界距離は、3-5 km程度が最も多く、平均4.5 kmとなっている。

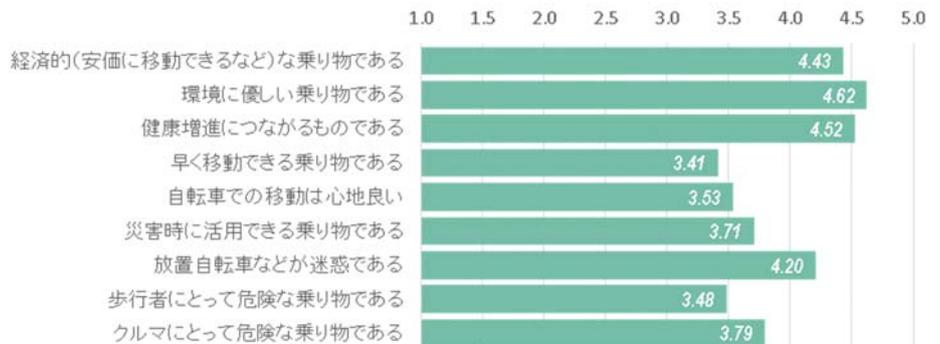
自転車を利用しても良い時間は、21-30分程度が33%で最も多く、30分以内が77%を占める。



<自転車のイメージ>

市民にとって自転車は、「環境にやさしく、健康的で経済的な乗り物」というイメージがある一方で、心地よくて早い乗り物としての評価は、高くない。

ネガティブなイメージとしては、放置自転車が最も迷惑だと評価されている。

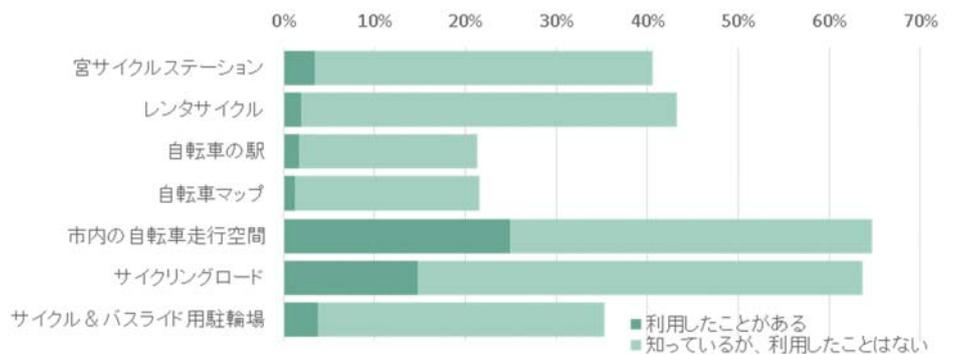


<宇都宮市で実施している施策・施設の認知度>

宇都宮市で実施している施策・施設の認知度は、市内の自転車走行空間(65%)、サイクリングロード(64%)、レンタサイクル(43%)、宮サイクルステーション(41%)、サイクル&バスライド用駐輪場(35%)、自転車マップ(22%)、自転車の駅(21%)の順に高くなっている。

しかし、知っているも実際に利用したことがある人の方が全ての項目で少ない。

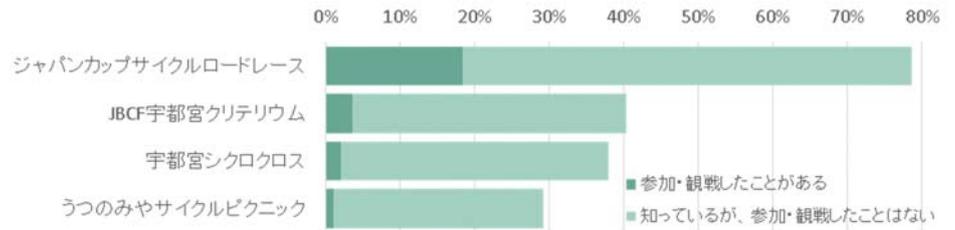
実際に利用したことがある割合が多いのは、市内の自転車走行空間(25%)が最も多く、次いでサイクリングロード(15%)となっており、それ以外は4%以下である。



＜宇都宮市で実施している自転車イベントへの参加・観戦状況＞

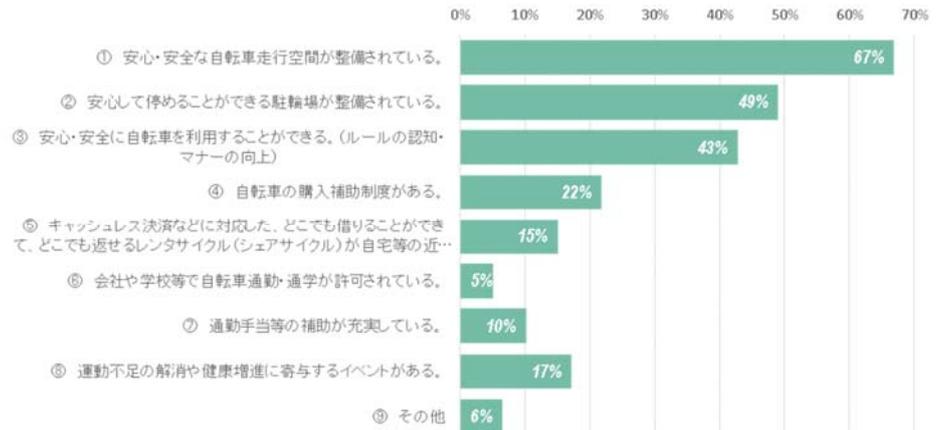
ジャパンカップの認知度は79%と高くなっており、それ以外のJBCF宇都宮クリテリウム(40%)、宇都宮シクロクロス(38%)、うつのみやサイクルピクニック(29%)の認知度は高くない。

実際に参加・観戦したことがある人もジャパンカップで18%となっている。



＜自転車を利用するうえでの環境、条件、状況＞

自転車に乗っても良い条件としては、「安心・安全な自転車走行空間が整備されている」が最も多く67%を占めており、次いで「安心して停めることができる駐輪場が整備されている」が49%、「安心・安全に自転車を利用することができる(ルールの認知・マナーの向上)」が43%と多くなっている。



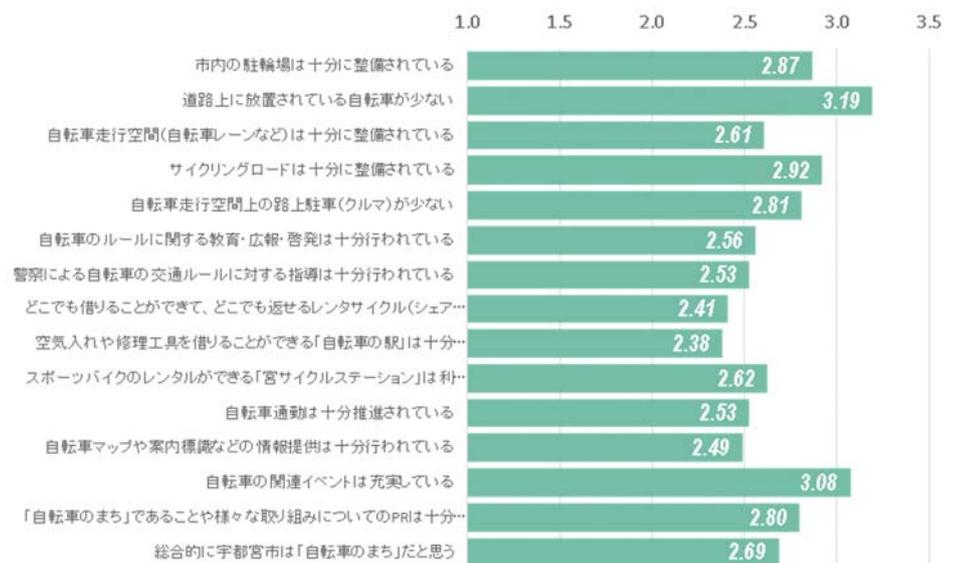
＜宇都宮市で推進している自転車のまちに対する評価＞

市民全体で、下記の15項目の評価で最も高かったのは、「道路上に放置されている自転車が少ない」

(3.19点)となっており、次いで「自転車の関連イベントは充実している」(3.08点)であり、この2項目のみそう思う人の割合が多くなっている。

それ以外の項目は、そう思わない人の方が多くなっており、「どこでも借りることができて、どこでも返せるレンタサイクル(シェアサイクル)は充実している」(2.41点)や「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」(2.38点)などが特に平均点が低い。

総合的に宇都宮市が自転車のまちだと思えるかについては、2.69点でそう思う人の割合が27%に対して、そう思わない人の割合が45%となっている。



### (3) まとめ

外出時の目的・交通手段	
外出目的・頻度	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <u>週4回以上の外出する割合が高い目的は、通勤39%、買い物14%となっており、頻度に関わらず外出する目的として高いのは、買い物73%、レジャー47%、通勤及び私用が46%となっている。</u></li> </ul>
利用交通手段（代表交通）	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <u>外出時の主な交通手段分担率は、自動車最も多く77%、次いで自転車が13%、バス3%、鉄道2%。</u></li> <li>■ <u>自転車分担率は、通学目的で37%、買い物目的16%、通勤目的13%。</u></li> </ul>
通勤通学時の端末交通手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <u>徒歩が最も多く45%、次いで自転車18%、バス、バイクが13%。</u></li> <li>■ <u>通勤目的の人は徒歩（56%）が多く、通学目的の人はバイク（47%）が多い。</u></li> </ul>

自動車の保有状況	
運転免許の保有状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <u>19歳～64歳では、男女ともにほぼ100%の人が運転免許を取得している。</u></li> <li>■ <u>65歳を超えると免許を返納する人も現れるが、男性の保有率はほぼ変わらず、65歳以上の女性はそもそも保有していない人の割合が高い。75歳以上になると、返納割合も15%前後となるが、男性の保有率は76%となっている。</u></li> </ul>
自動車の所有状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <u>自動車の所有率は、全体で78%。自動車運転免許保有者は91%、免許返納者は3%、免許非保有者は1%。</u></li> </ul>

自転車の保有状況	
自転車の保有状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <u>自転車保有率は55%であり、男性が60%、女性が51%。</u></li> <li>■ <u>年代別では、18歳以下の保有率が最も高く96%となっており、19歳以上65歳未満では概ね60%前後となっており、65-74歳で54%、75歳以上で46%。</u></li> </ul>
所有自転車の台数及び種類	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <u>自転車を所有している人の所有台数は、1台が93%で、2台所有が6%。</u></li> <li>■ <u>所有自転車の種類別の所有率は、シティサイクルが75%で最も多く、折畳・小径車13%、スポーツバイク（クロスバイク・ロードバイク・MTB等）12%。</u></li> </ul>
所有自転車の購入場所	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <u>シティサイクルや電動アシスト付自転車、スポーツバイクは自転車専門店で購入している人の割合が最も多く、折畳・小径自転車のみ量販店・ホームセンターで購入している人の割合が最も多い。</u></li> <li>■ <u>購入単価が比較的高い電動アシスト付自転車、スポーツバイクは自転車専門店で購入する割合が高いが、購入単価が比較的低いシティサイクルや折畳・小径車は量販店・ホームセンターで購入する人の割合が高い。</u></li> </ul>
防犯登録の有無	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <u>自転車を所有している人全体の防犯登録率は76%となっており、車種別では折畳・小径車において登録率が低くなっている。</u></li> </ul>

自転車を利用する理由・利用しない理由	
利用する理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <u>「健康に良いから」が最も多く50%、次いで「他の交通手段よりもお金がかからないから」29%、「歩くのが大変だから」29%、「色々な場所に立ち寄りたいから」22%、「乗ること自体が楽しいから・自転車が好きだから」21%、「他の交通手段よりも早く目的地に着けるから」21%の順に多くなっている。</u></li> <li>■ <u>女性の方が多い理由として、「自動車免許を持っていないから」や「荷物が運搬できるから」が多く65歳以上に特に多い。これは65歳以上の女性免許保有率が低いことが影響していると考えられる。</u></li> </ul>
利用しない理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <u>「天候に左右されるため」が最も多く41%、次いで「自転車を持っていないため」39%、「目的地が遠いため」38%、「通行（走行）環境が危険であると感じるため」19%、「自転車が必要な場面がないため」18%、「他の交通手段より時間がかかるため」16%の順に多くなっている。</u></li> <li>■ <u>女性の方が多い理由として、「荷物や子どもを乗せるため」（特に30-40代）や「夜道など防犯上、不安であるため」（特に20代）、「通行（走行）環境が危険であると感じるため」などがある。</u></li> </ul>

## 自転車保有者の利用特性

<p>自転車の利用頻度</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <u>自転車を所有している人のうち、毎日利用している人が19%、週4-5回程度利用している人が12%であることから、日常的に自転車を利用している人は31%である。</u>（自転車を所有していない人も含めた市民全体では17%）</li> <li>■ <u>週1-3回程度利用している人は29%、月1-3回程度の人が32%となっており、所有しているが利用しない人が8%いる。</u></li> <li>■ <u>自転車を所有して日常的に利用している人（週4回以上）の割合は、通勤目的で37%、通学36%、買い物21%、業務・私用10%となっており、1日あたりの利用時間は30分前後となっている。</u></li> </ul>
<p>自転車の走行位置</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <u>車道通行率は、走行空間未整備区間で14%、車道混在型（矢羽根）で33%、自転車専用通行帯で60%となっており、整備の有無によって差がある。</u></li> </ul>
<p>主に歩道を走る人の車道の左側を走らない理由</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <u>走行空間の整備形態に関わらず、「自動車の交通量が多くて怖いから」が最も多く、60%程度を占めている。</u></li> <li>■ <u>自転車レーンが整備されていても歩道通行する人は、歩道の方が広くて安心できるからと回答している人が53%となっていることから、歩道幅員との関係性が車道通行率に影響を与えていることが考えられる。</u></li> <li>■ <u>車道混在型（矢羽根）の整備区間において、歩道通行する理由として2番目に多いのが、「車道の左側の通行空間が狭いから」（43%）と回答しており、車道混在型（矢羽根）では通行空間が不十分であると考えられる。</u></li> </ul>
<p>ヘルメットの所有状況・着用頻度</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <u>ヘルメットを所有している人の割合は、9%となっており、少ない。</u></li> <li>■ <u>ヘルメットを所有している人のうち、常に着用しているのは20%となっており、ほぼ着用している人も15%であることから、自転車所有者全体（N=638）の約3%だけが、日常的にヘルメットを着用していると言える。</u></li> </ul>
<p>雨天時の交通手段</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <u>雨の日でも自転車を利用する人は8%となっており、自動車（送迎も含む）で外出する人が約6割を占める。</u></li> </ul>
<p>自転車保険の加入状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <u>自転車保険に加入している割合は40%で、加入していない人の方が多い。</u></li> <li>■ <u>加入している人の保険の種類では、自動車保険に付いている特約が最も多く48%、次いでTSマーク付帯保険と自転車に特化した保険が18%、共済が15%。</u></li> <li>■ <u>自転車保険に加入していない人の加入しない理由としては、「必要性を感じない」が最も多く52%、次いで「加入の仕方がわからない」16%、「保険の手続きが面倒」11%、「保険料が高い」11%となっている。</u></li> </ul>
<p>交通ルールの学習機会及び時期</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <u>これまでに自転車の交通ルールを学ぶ機会があった人は53%、機会がなかったのは47%。</u></li> <li>■ <u>ルールを学んだ時期については、小学校が最も多く74%を占めており、次いで中学校が32%となっており、高校では11%、社会人で14%。</u></li> <li>■ <u>大学や専門学校ではほとんど教育を受けた人がいない。</u></li> </ul>
<p>市内における交通事故経験と対応状況</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <u>過去に市内で自転車事故にあった経験がある人は14%であるが、ヒヤリハットした経験がある人は50%にのぼる。</u></li> <li>■ <u>事故にあった人の62%が対自動車であり、次いで自転車同士26%。</u></li> <li>■ <u>事故が起きた場所は、歩道上が最も多く31%、次いで車道上28%、信号のない交差点21%となっている。</u></li> <li>■ <u>事故経験がある人でも、警察を呼んで事故処理をしたケースは41%に留まっており、半数以上は警察を呼んでいない。当事者同士で解決したケースが24%で、相手に立ち去られたケースも19%起きている。</u></li> </ul>

市民全体の自転車に対する意識等	
自転車の危険行為 (歩行者)	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行中に自転車が危険だと思う行為で最も多いのは、「並走」で46%、次いで「急な飛び出し」43%、「携帯電話のながら運転」37%、「スピードの出し過ぎ」31%、「無灯火」30%となっている。</li> </ul>
自転車の危険行為 (ドライバー)	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動車乗車(運転)中に自転車が危険だと思う行為で最も多いのは、「急な飛び出し」で53%、次いで「並走」37%、「無灯火」35%。「信号無視」34%、「携帯電話のながら運転」29%となっている。</li> </ul>
利用しても良い自転車の限界距離(時間)	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車を利用しても良い限界距離は、3-5 km程度が最も多く、平均4.5 km。</li> <li>自転車を利用しても良い時間は、21-30分程度が33%で最も多く、30分以内が77%を占める。</li> </ul>
自転車のイメージ	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民にとって自転車は、「環境にやさしく、健康的で経済的な乗り物」というイメージがある一方で、「心地よい」、「早く移動できる」乗り物としての評価は、高くない。</li> <li>ネガティブなイメージとしては、「放置自転車が迷惑」、「クルマにとって危険」と評価されている。</li> </ul>
自転車施策・施設の認知度	<ul style="list-style-type: none"> <li>宇都宮市で実施している施策・施設の認知度は、市内の自転車走行空間(65%)、サイクリングロード(64%)、レンタサイクル(43%)、宮サイクルステーション(41%)、サイクル&amp;バスライド用駐輪場(35%)、自転車マップ(22%)、自転車の駅(21%)の順に高くなっている。</li> <li>実際に利用したことがある割合が多いのは、市内の自転車走行空間(25%)が最も多く、次いでサイクリングロード(15%)となっており、それ以外は4%以下である。</li> </ul>
自転車イベントの参加・観戦	<ul style="list-style-type: none"> <li>ジャパンカップの認知度は79%と高くなっており、それ以外のJBCF宇都宮クリテリウム(40%)、宇都宮シクロクロス(38%)、うつのみやサイクルピクニック(29%)の認知度は高くない。</li> <li>実際に参加・観戦したことがある人もジャパンカップで18%となっている。</li> </ul>
どのような環境、条件、状況になれば自転車を利用するか?	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車に乗っても良い条件としては、「安心・安全な自転車走行空間が整備されている」が最も多く67%を占めており、次いで「安心して停めることができる駐輪場が整備されている」が49%、「安心・安全に自転車を利用することができる(ルールの認知・マナーの向上)」が43%と多くなっている。</li> </ul>
「自転車のまち」に対する評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>市民全体で、評価が最も高い項目は、「道路上に放置されている自転車が少ない」(3.19点)となっており、次いで「自転車の関連イベントは充実している」(3.08点)であり、この2項目のみ普通以上の評価を得ている。</li> <li>市民全体で、評価が低い項目は、「どこでも借りることができて、どこでも返せるレンタサイクル(シェアサイクル)は充実している」(2.41点)や「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」(2.38点)など13項目にのぼる。</li> <li>総合的に宇都宮市が自転車のまちと思うかについて、2.69点(5点満点・普通3点)となっており、自転車のまちであると思う人の割合が27%に対して、そう思わない人の割合が45%となっている。</li> </ul>