

2.2 市民アンケート調査

1) 調査概要

令和7年度に、自転車の利用意識を把握するためのアンケート調査を実施しました。

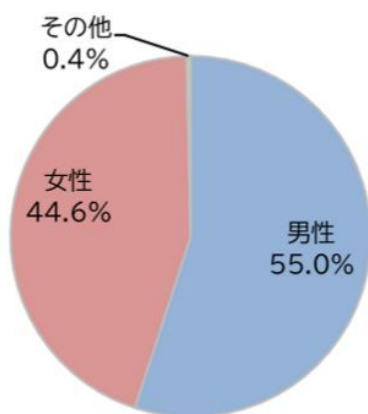
調査名称	移動手段に関する市民アンケート調査
調査方法	2次元バーコード付※調査票（紙面）の配布。 ※WEB 回答も受付。
調査対象	宇都宮市内の18歳以上 （世帯配布（世帯あたり2名）を無作為抽出） 計1,500世帯 3,000人
調査日時	配布：令和7年8月8日（金）～回収期限：9月3日（水）
回収率	有効回答数817件（回収率31.7%）

2) 調査結果

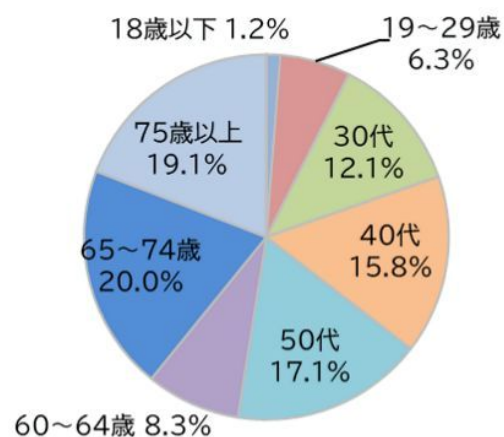
① 回答者の属性

男女比は、男性 55.0%、女性 44.6%でほぼ均等であり、バランスの取れたサンプル構成となっています。

年代比は、30代～60代を中心に幅広い世代から回答が得られており、中高年層の比率が高い構成となっています。



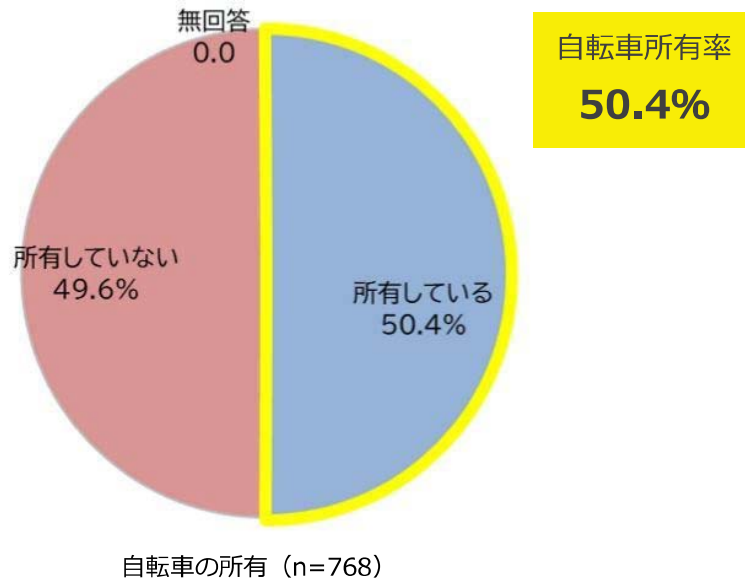
性別 (n=816) ※有効回答数



年代 (n=815)

② 自転車の所有

自転車の所有率は高く、市民の多くが移動手段として自転車を所有しています。



③ 外出目的別の代表交通手段分担率

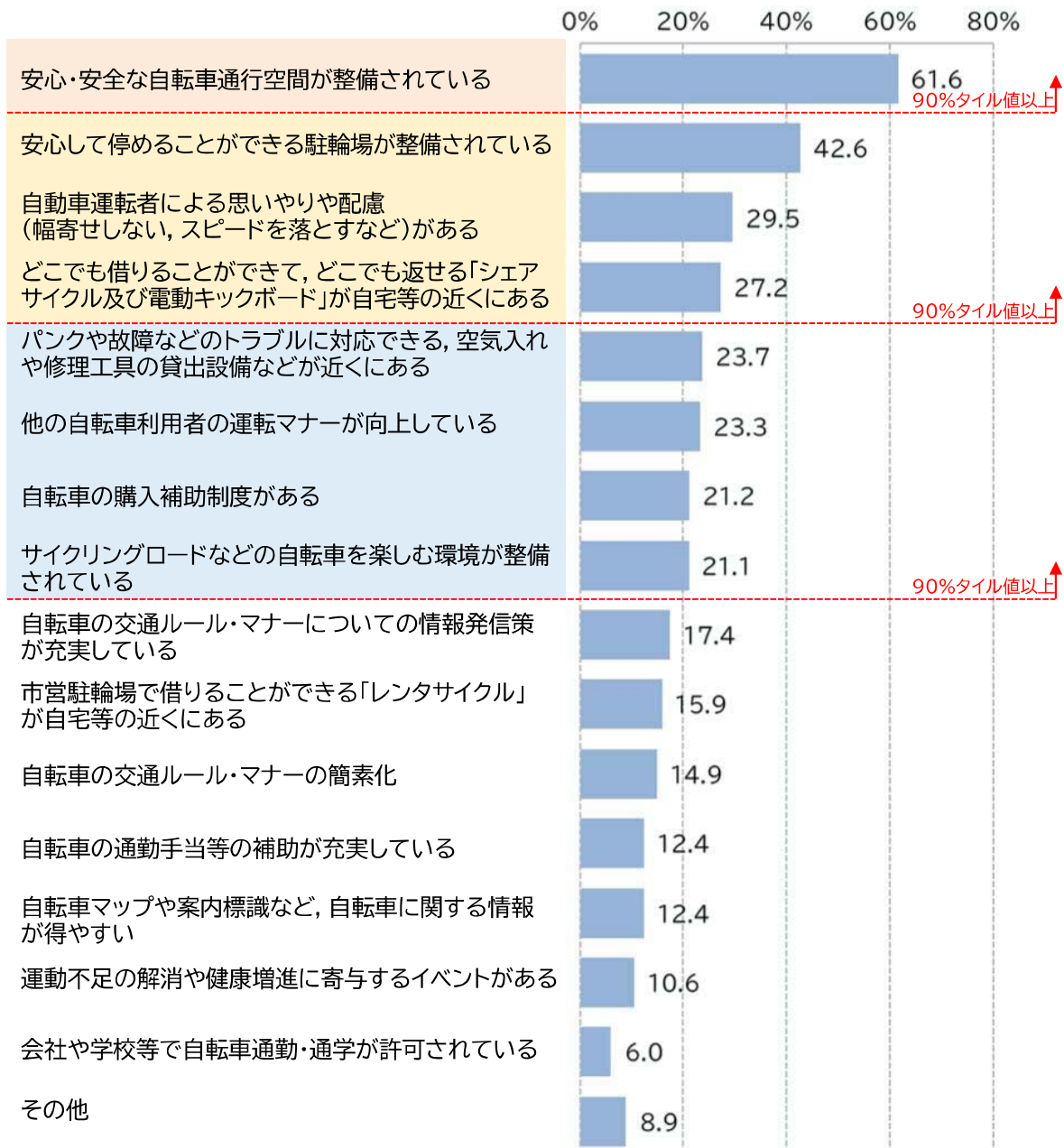
代表交通手段または端末交通手段（鉄道またはバス）として自転車を利用する人の割合は、通勤目的で 12.0%，買物目的で 9.5%となっています。一方、自動車の分担率は通学以外の目的において7割以上を占めており、自動車への依存度が高い交通構造になっています。



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、鉄道端末またはバス端末の合計として集計
 外出目的別の代表交通手段分担率

④ 自転車を利用するために必要な環境・条件

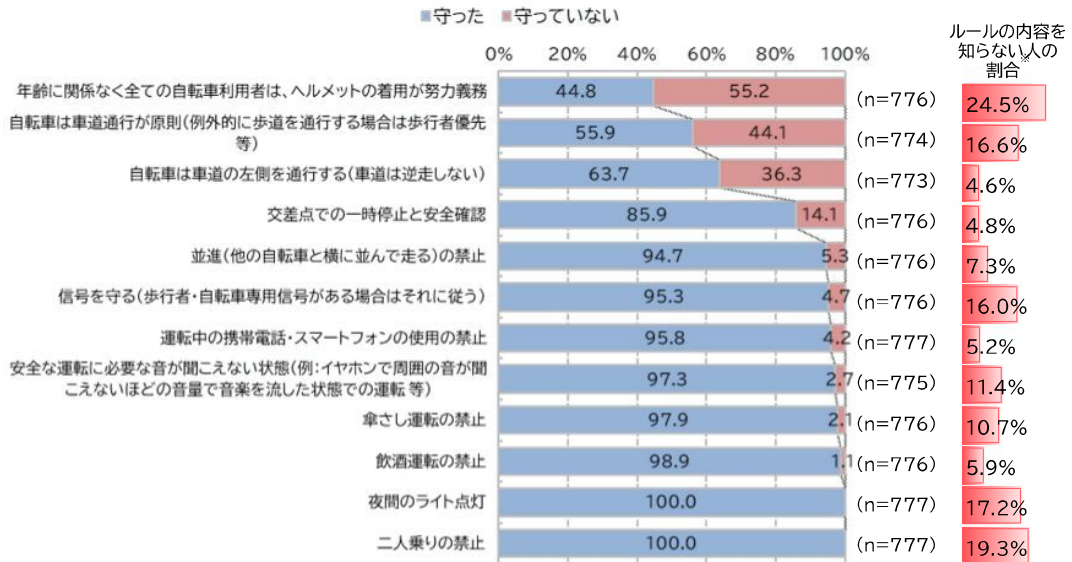
自転車利用促進の観点では、環境・条件へのニーズとして、「自転車通行空間」が最も高くなっています。次いで、「駐輪場」、「ルール・マナー（自転車利用者や自動車ドライバーの配慮）」、「シェアリングモビリティ・自転車購入補助」、「トラブル対応」、「サイクリングロードなどの楽しめる環境」へのニーズが高くなっています。



自転車を利用するために必要な環境・条件 (n=817)

⑤ 自転車交通ルールの遵守状況およびルールの認知状況

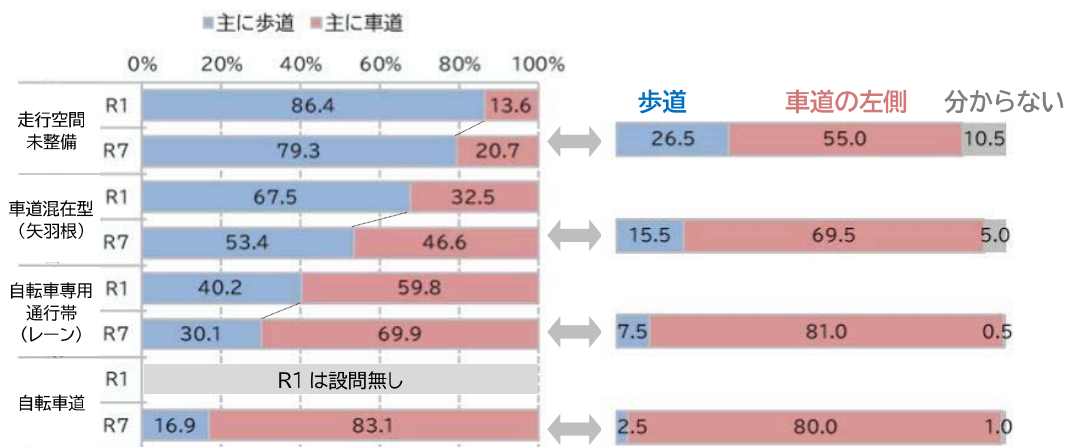
「ヘルメット着用」、「車道通行原則」、「逆走」、「一時停止」は守られていない割合が高くなっています。「ヘルメット着用・車道通行原則」はルールを知らない人が存在し、「逆走・一時停止」はルールを知りつつも守られていない状況です。



自転車交通ルールの遵守状況およびルールの認知状況

⑥ 自転車での通行空間（主な走行位置）と通行位置の理解

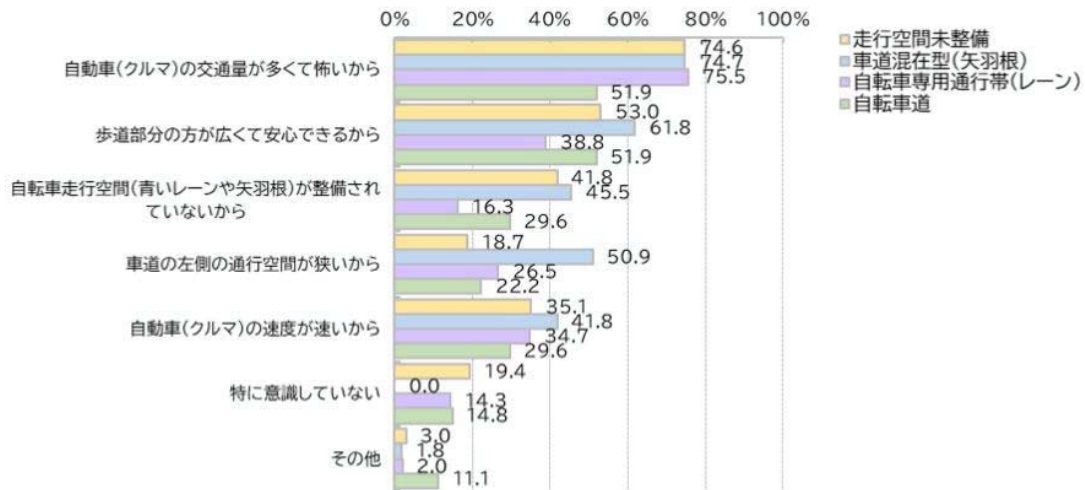
令和元年度に比べ、車道（または自転車通行空間）通行の割合が増加しています。また、自転車道ほど歩道通行の割合が低くなっています。しかし依然として、通行空間未整備の8割、車道混在型の5割、自転車専用通行帯の3割は主に歩道を通行しており、特に、通行空間未整備、車道混在型の2~3割は本来車道と理解しつつ、主に歩道を通行している状況です。



自転車での走行空間（主な走行位置）【左】・自転車の走行位置の理解【右】 (n=200)

⑦ 自転車で車道を走行しない理由

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」が多くなっています。

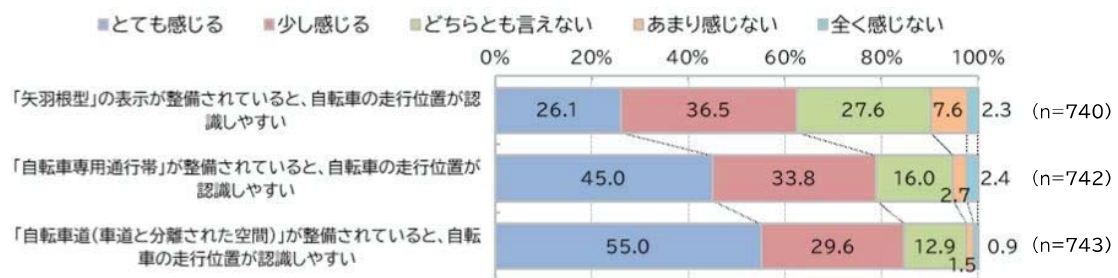


自転車で車道を走行しない理由

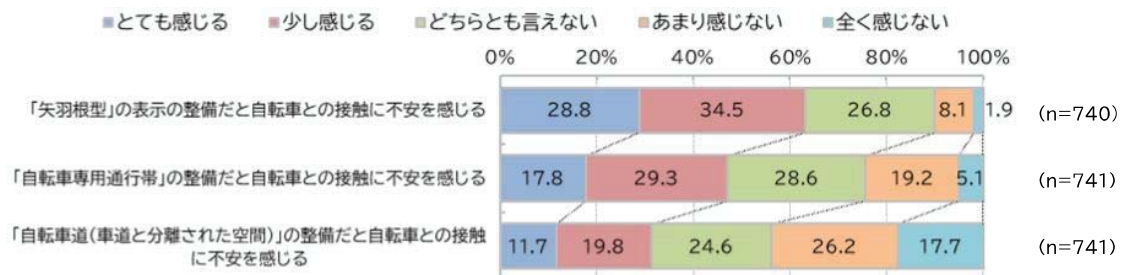
⑧ 自動車ドライバーからみた自転車通行空間別の評価

自動車ドライバーは、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と感じています。また、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しています。ただし、6割程度は接触の不安を感じています。

【自転車の走行位置の認識しやすさ】



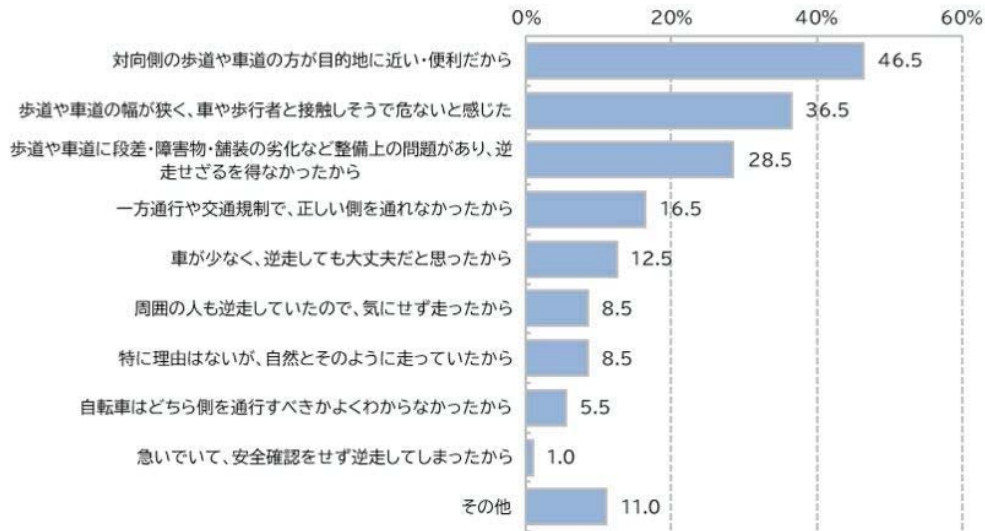
【自転車との接触に対する不安】



自動車ドライバーからみた自転車通行空間別の評価

⑨ 自転車で逆走する理由

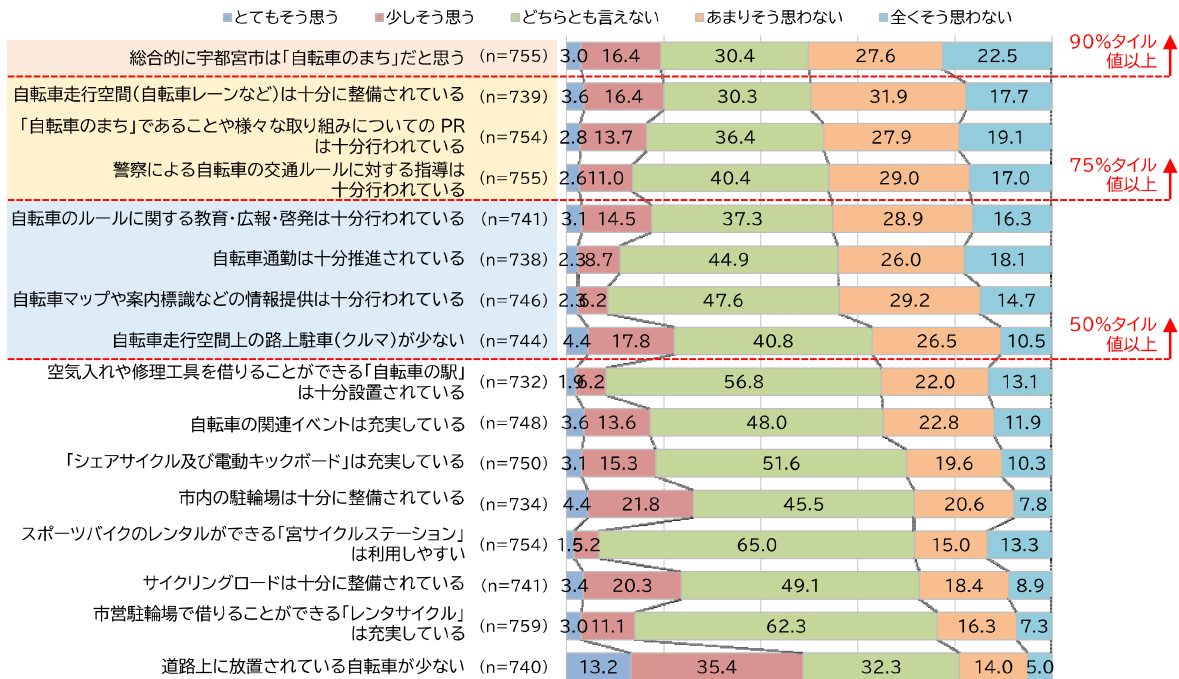
「逆走」する理由は、「対向側の歩道や車道の方が目的地に近い・便利」が最も多くなっています。一方で、整備上の問題により逆走せざるを得ない場合が3割程度存在しています。



自転車で逆走する理由 (n=200)

⑩ 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」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、自転車通勤の推進などに関する評価が低くなっています。



宇都宮市で推進している「自転車のまち」に対する評価

3) まとめ

以上をまとめると、市民アンケート調査結果からみた課題は以下の通りです。

市民アンケート調査結果と課題

① 自転車の利用促進に関する調査結果		課題
(1)自転車の所有	自転車の所有率は高く、市民の多くが移動手段として自転車を保持しています。	<ul style="list-style-type: none"> ● 自動車依存が依然として高く、自転車や公共交通への転換促進が必要 ● 自転車の利用促進には、通行空間整備や駐輪場整備、自動車ドライバーから自転車利用者への配慮増進、シェアリングモビリティの拡大などが効果的
(2)外出目的別の代表交通手段分担率	代表交通手段または端末交通手段（鉄道またはバス）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、自動車への依存度が高い交通構造になっている。	
(3)自転車を利用するために必要な環境・条件	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の楽しめる環境」へのニーズが高い。	
② 自転車の安全利用に関する調査結果		課題
(1)自転車交通ルールの遵守状況およびルールの認知状況	「ヘルメット着用」、「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。「ヘルメット着用・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。	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車利用者がルールを守れていない事項がある ● ヘルメット着用率が低い ● 通行空間の質が高いほど車道通行の割合は増加する傾向にあり、自動車ドライバーの不安軽減にも寄与する
(2)自転車での走行空間（主な走行位置）と走行位置の理解	令和元年度に比べ、車道（または自転車通行空間）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）。	
(3)自転車で車道を走行しない理由	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。	
(4)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）。	
(5)自転車で逆走する理由	「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。	
③ 自転車のまち推進に関する調査結果		課題
(1)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」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。	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民に自転車のまちと認識されていない ● PR、通行空間整備、自転車通勤の促進は自転車のまちの認識向上に効果的