

第 2 回 豊橋市自転車活用推進委員会 資料

# 「自転車に関するアンケート調査」 結果報告について（速報値）

## ■ アンケート調査の概要及び集計の考え方について（集計結果）

- 自転車の利用環境の向上や、自転車活用の方向性を検討するため、豊橋市に居住する 1,500 世帯を対象に、令和元年 10 月 1 日～令和元年 10 月 18 日に市民アンケートを実施しました。
- 本資料ではその結果について、速報値として整理したものです。

### 【調査結果の回収率について】

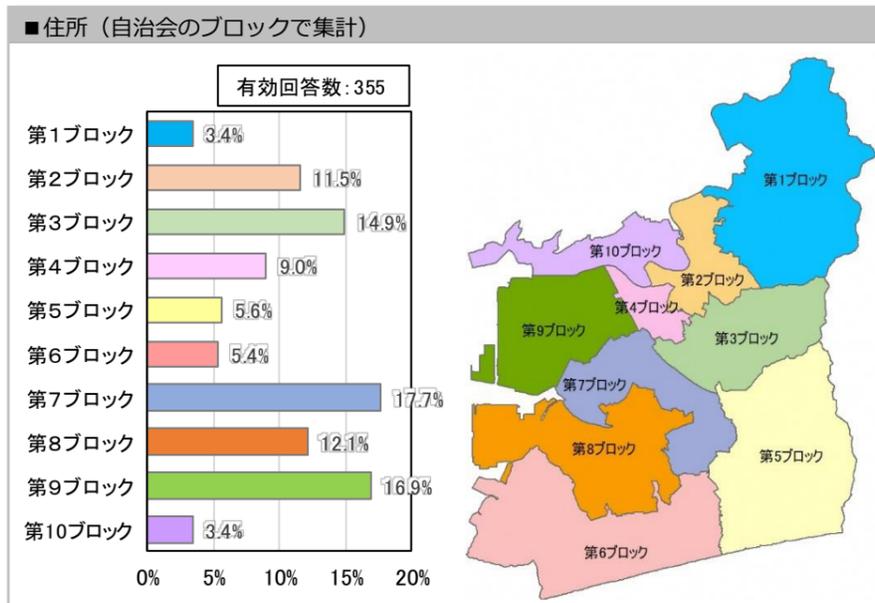
【調査対象】	豊橋市内の世帯
【配布数】	世帯票 1,500 通（無作為抽出） 個人票 4,500 通 <sup>※1</sup>
【回収数】	世帯票 358 サンプル回収（回収率 約 24%） 個人票 620 サンプル回収
【調査方法】	郵送配布／郵送回収
【実施日】	令和元年 10 月 1 日～10 月 18 日
【備考】	世帯票 19 問（分岐設問除く） 個人票 22 問（分岐設問除く）

※1 個人票は、世帯票とともに 3 通同封して配布し、1 世帯で最大 3 名の方に回答頂いた。

# 1. あなたの「お住まい」のこと

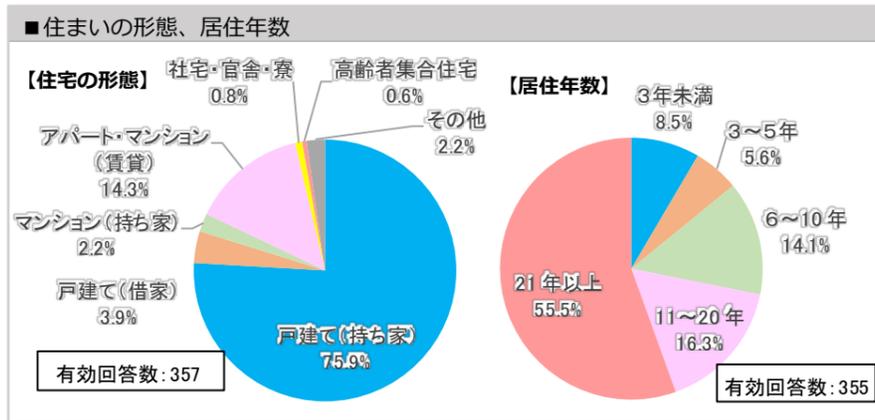
## 問1 お住まいの現住所

- 回答世帯は、人口の多い第7ブロック、第9ブロック、第3ブロックの順に多くなっています。



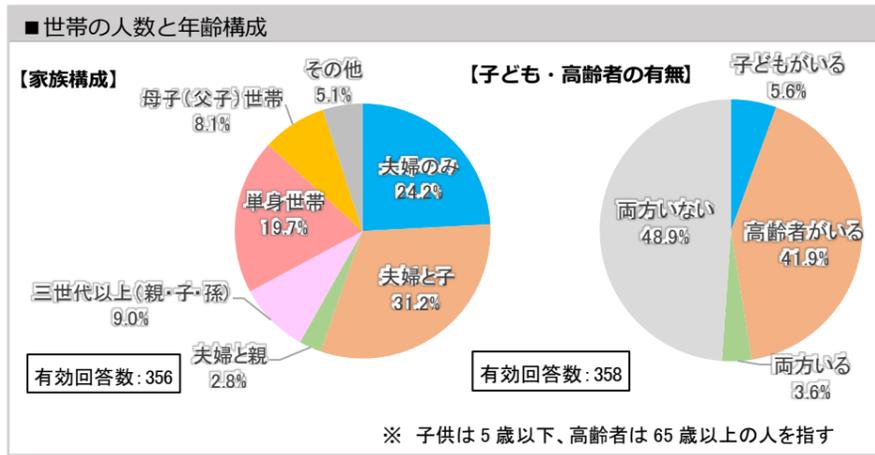
## 問2・問3 住まいの形態と居住年数

- 回答世帯は、戸建て（持ち家）が76%と多く、自転車の保管場所の確保が比較的しやすい環境にあると考えます。
- 居住年数は21年以上が56%と最も多く、回答世帯全体の72%が11年以上の長期の居住世帯となっています。



## 問4・問5 世帯の人数と子ども、高齢者の構成

- 家族構成では、「夫婦と子」が31%と最も多く、次いで「夫婦のみ」が24%となっています。
- 世帯の中での子どもや高齢者の有無をみると、「両方いない」世帯が49%、「高齢者がいる」世帯が42%となっています。
- 5歳以下の子どもを持つ世帯の回答は少ない状況です。

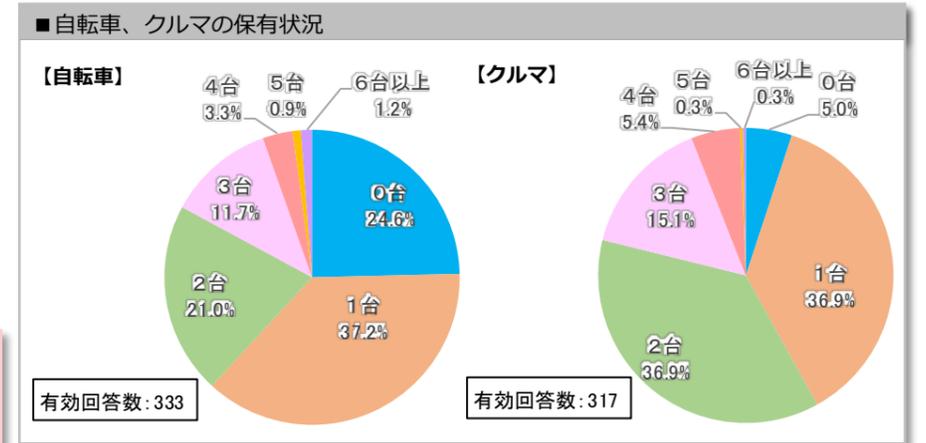


## 問6 自転車やクルマの保有状況

自転車・クルマの保有台数について

- 世帯での自転車の所有状況では、1台のみが37%、0台（所有していない）が25%となっています。
- 一方で、クルマは0台（所有していない）が5%と少数で、1台、2台の所有が、ともに37%と高くなっています。

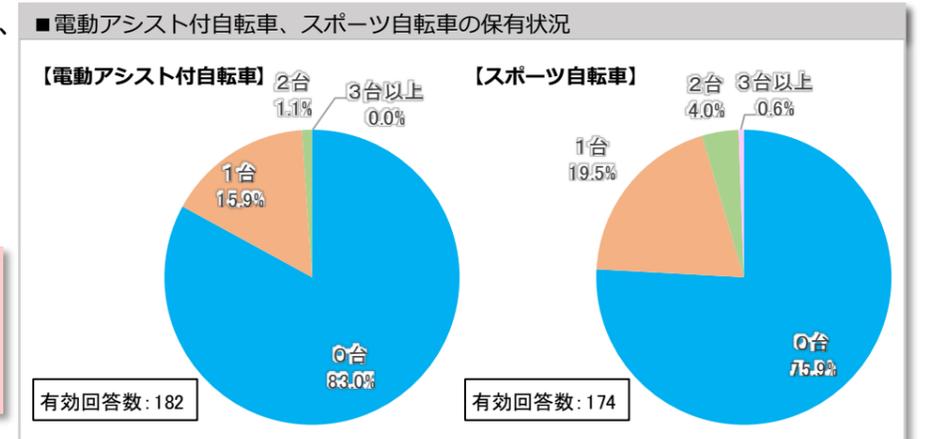
■知見  
自転車よりクルマを保有する世帯が多い実状。



自転車・クルマの保有台数について

- 自転車を所有する世帯のうち、電動アシスト付き自転車、スポーツ自転車を所有する世帯は、全体の2割程度にとどまっています。

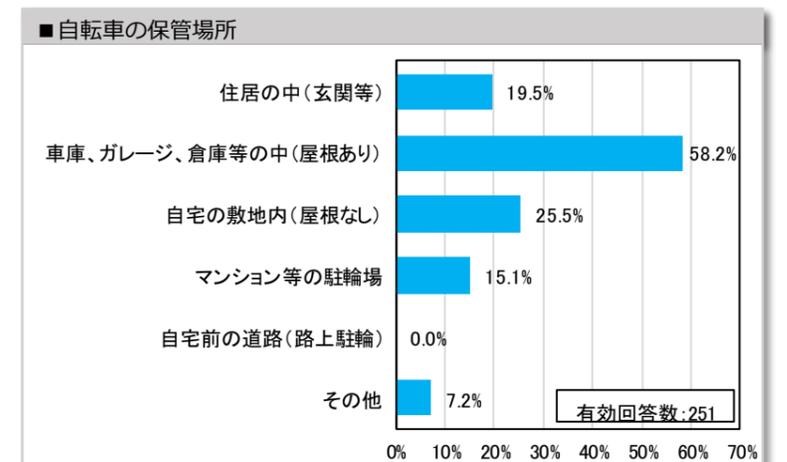
■知見  
電動アシスト付き自転車、スポーツ自転車の普及率は低めの状況。



## 問7 自転車の保管場所（複数回答）

- 自宅での自転車の保管場所では、車庫等58%、自宅の敷地内26%となっています。

■知見  
持ち家比率が高い回答者の傾向から、自宅での駐輪環境は整っている状況。

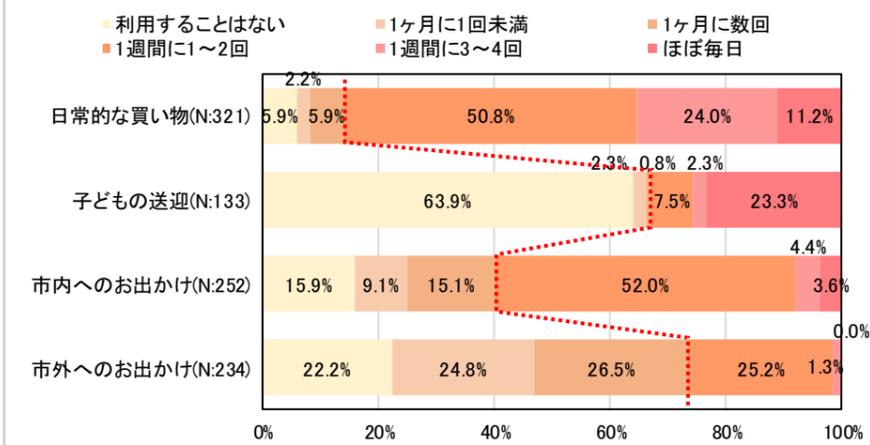


## 2. ご家族での「お出かけ」のこと

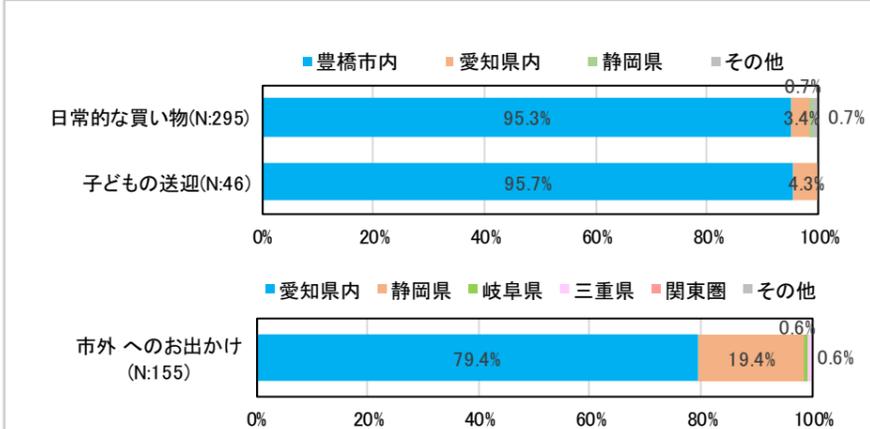
### 問8 目的別の家族でのお出かけの内容と交通手段転換の意向

- お出かけの頻度 (①) では、1週間に1回以上のお出かけは、“日常的な買い物”で86%、“市内へのお出かけ”で60%となっています。
- お出かけの移動距離 (③) が5km未満 (自転車 で 便利 な 距離 を 想定) では、日常的な買物が64%、子どもの送迎が80%、市内へのお出かけが30%となっています。買い物、子どもの送迎については、自転車への転換可能な範囲と考えます。
- お出かけの移動手段 (④) は、自転車を利用する世帯は少なく、どのような目的でも「自動車」を選択しています。
- 【補足資料】にまとめた“クルマから自転車への交通手段の転換”では、“買い物”に関しては自転車転換の可能性がわずかに見られるものの、総じて転換意識が低い状況にあります。

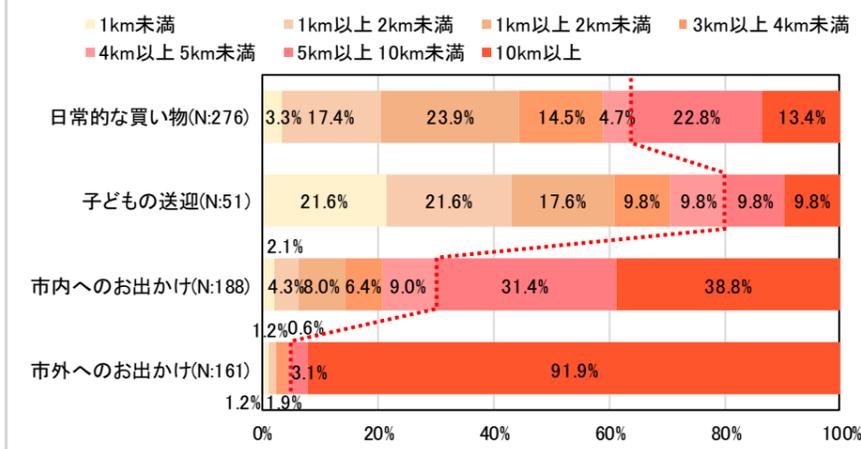
#### ① 家族での移動する頻度



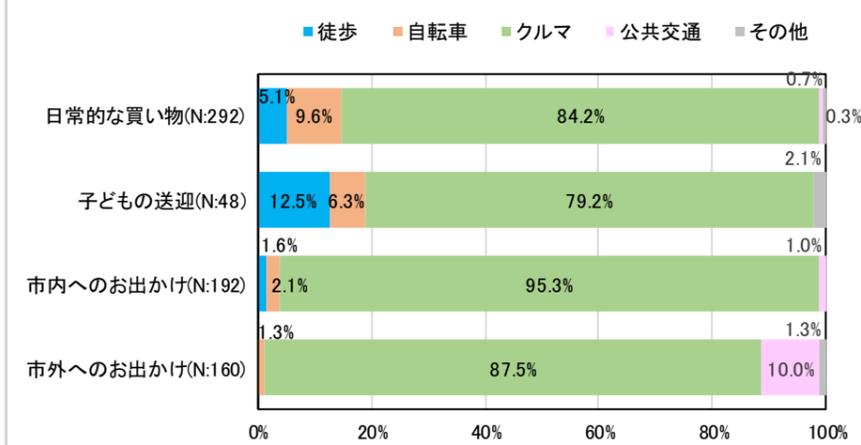
#### ② 行き先 (日常的な買い物と子どもの送迎のみ)



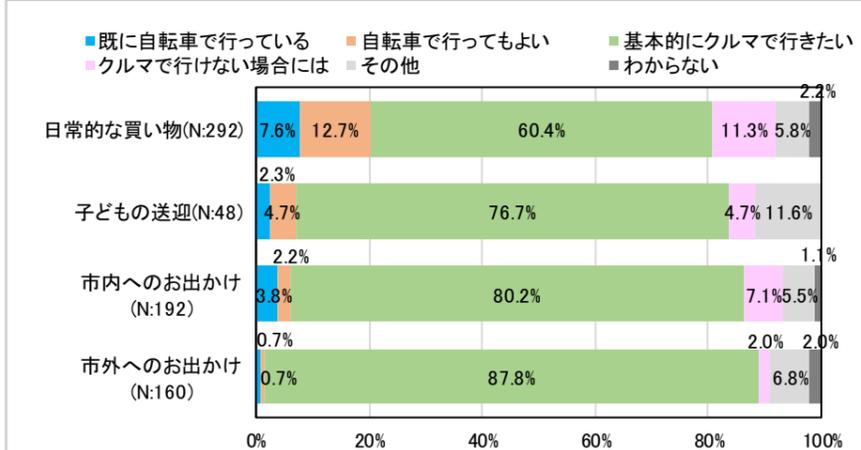
#### ③ 自宅から目的地までの距離



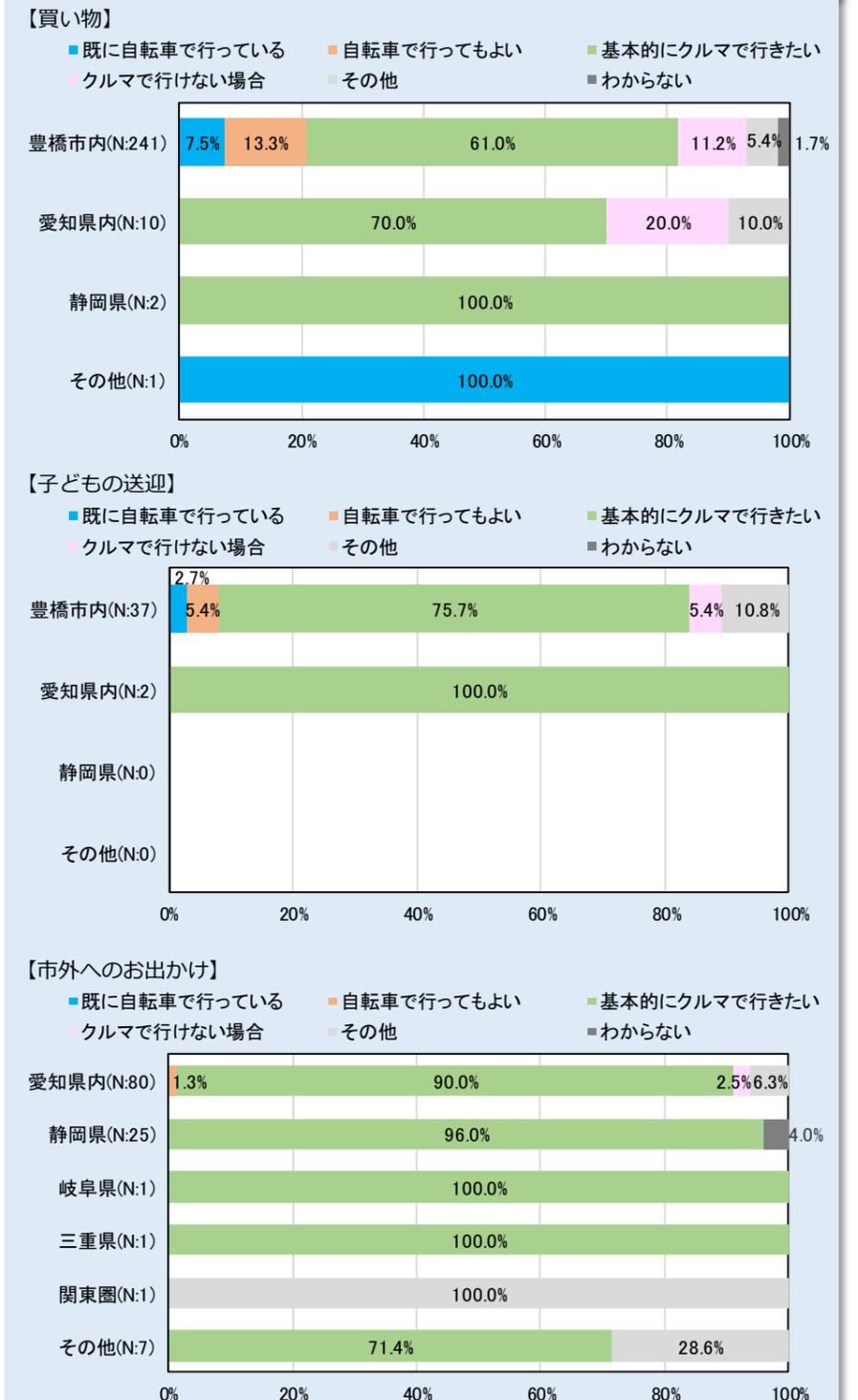
#### ④ 移動手段



#### ⑤ クルマから自転車への交通手段転換の意向



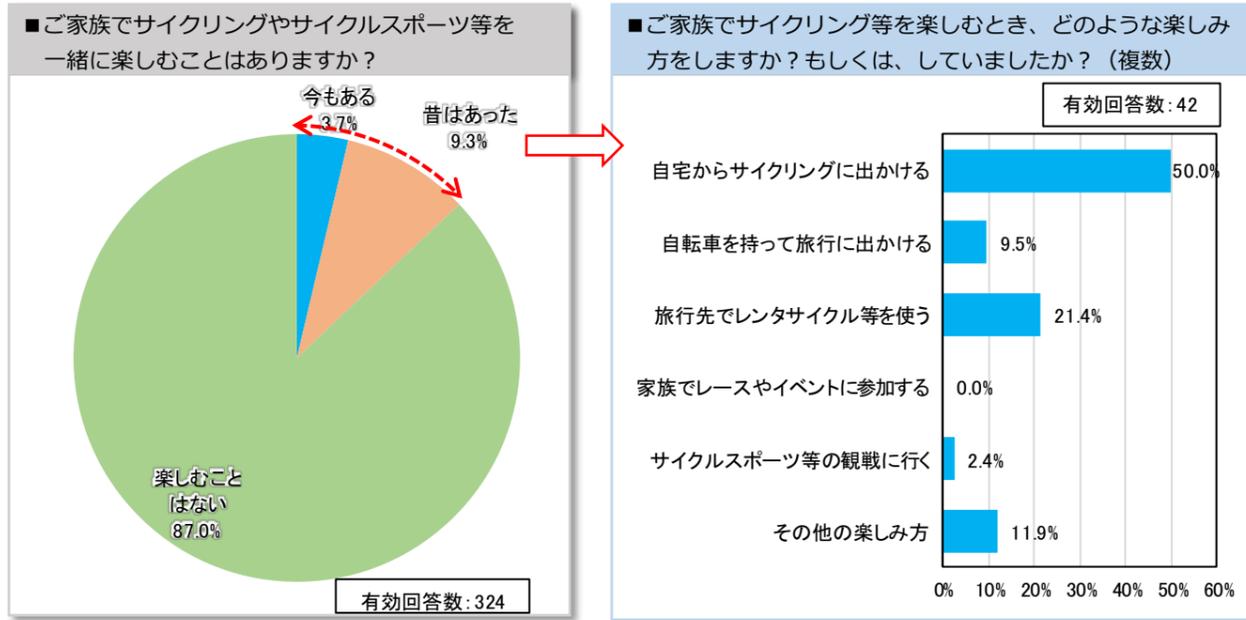
#### 【補足資料】目的別・行き先別のクルマから自転車への交通手段転換の意向



■ 知見 世帯での交通状況は、「クルマ中心」が基本。暮らしでの「自転車活用」に積極的な意識を持っていない現状がある。

問9・10 家族でのサイクリング等の実施状況

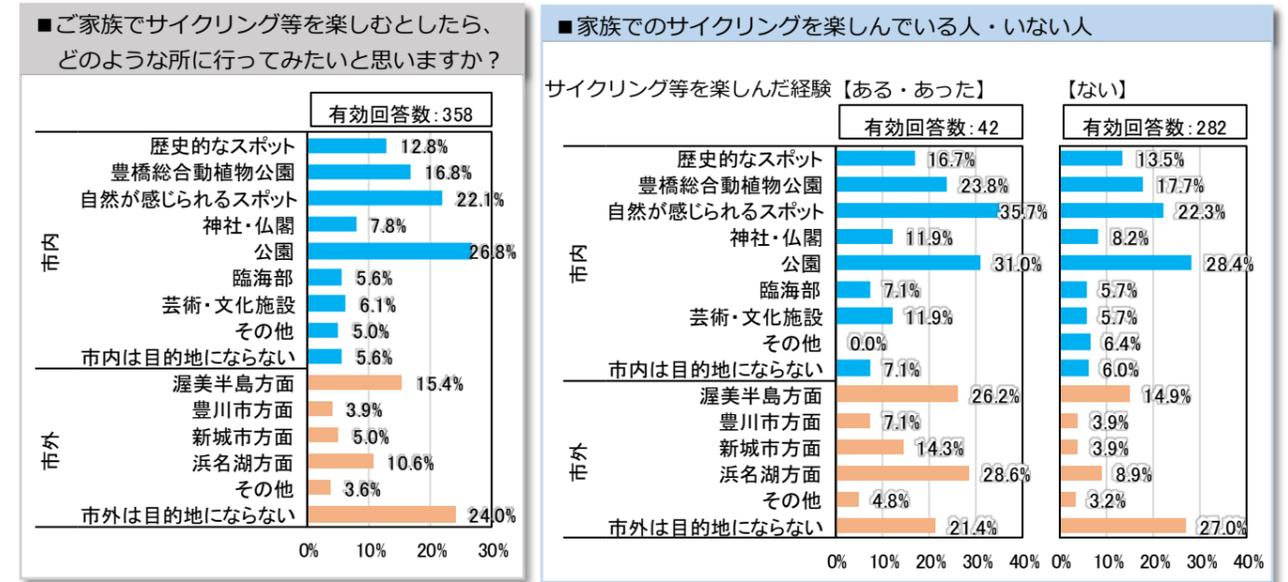
- サイクリング等を楽しむ世帯は少なく、“楽しむことはない”世帯が87%と多数を占めています。
- 13%のサイクリング等を楽しむ（楽しんだことがある）層では、“自宅からサイクリング”が50%、“旅先でのレンタサイクル利用”が21%となっています。



■知見 世帯単位で「自転車を楽しむ」層は、現状では13%と極めて限定的な状況。

問12 家族でサイクリングを楽しむときに行ってみたいところ（複数回答）

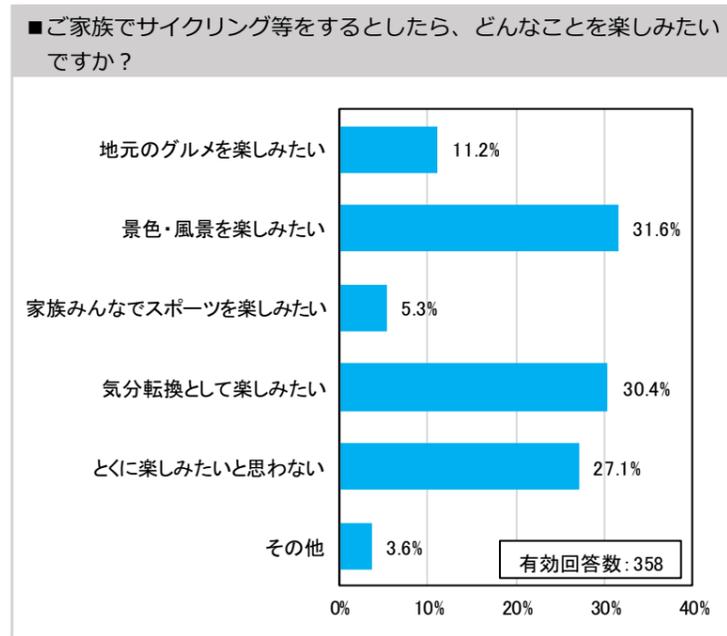
- 世帯全体として、サイクリング等を楽しむときに行ってみたい場所では、市内で「公園」が27%、「自然が感じられるスポット」が22%となっています。
- サイクリング等の経験の有無（ある・あった/ない）でみると、サイクリング等を楽しんだ経験がある人は「自然が感じられるスポット」が最も多く、経験がない人は「公園」を選択する傾向があります。



■知見 市内のサイクリング等は、自然、公園をキーワードとした資源に魅力を感じている状況。

問11 家族でのサイクリング等で楽しみたいこと（複数回答）

- 世帯単位でサイクリング等とする場合、“景色・風景”が32%、次いで“気分転換”30%となっています。
- 一方で“とくに楽しみたいと思わない”世帯も27%程度発生しています。

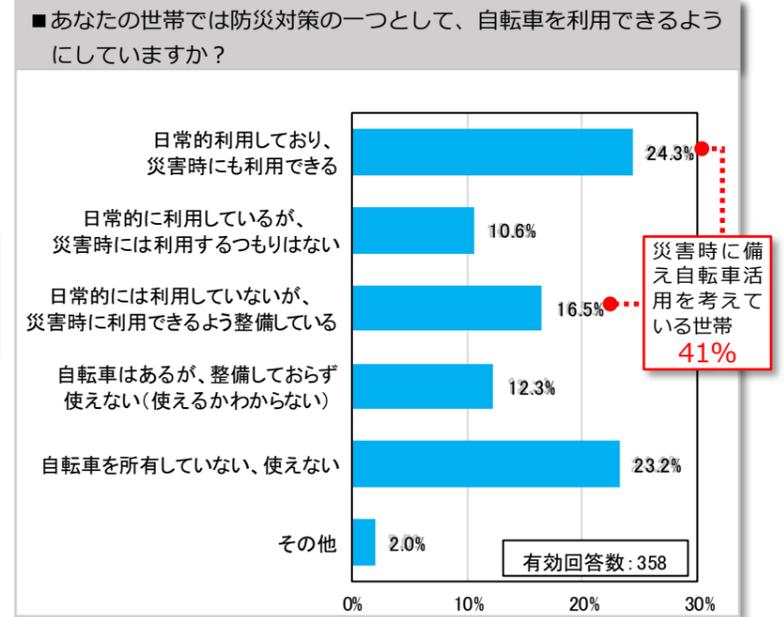


■知見 市の現状では、サイクリング等を「楽しみたい」と思わせる環境、意識になっていない。

問13 防災対策としての自転車の活用に関する意向

- 防災対策としての自転車活用に関しては、「日常的に利用しており、災害時にも利用できる」世帯が24%の一方で、「自転車を所有しておらず使えない」世帯も23%と多くなっています。

■知見 災害時の備えとして、自転車利用を想定している世帯は41%とやや少なめの状況。



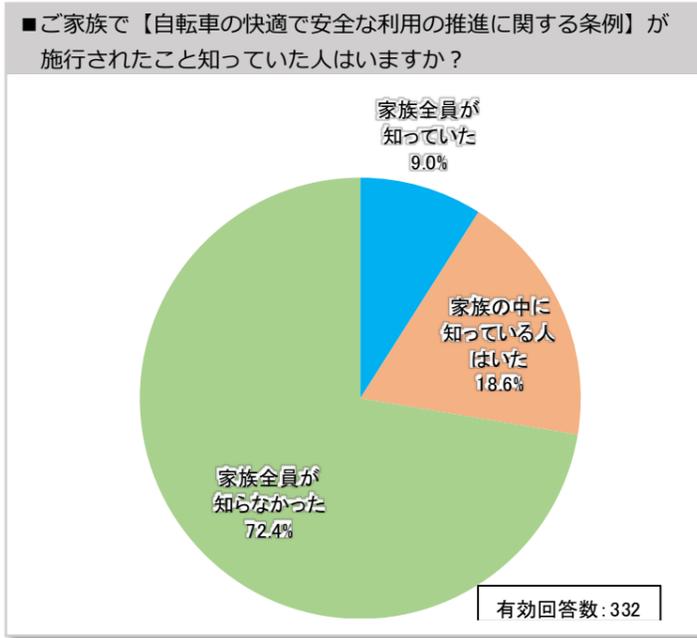
### 3. 将来の自転車利用への期待について

#### 問 14 世帯における条例の認知状況

- 豊橋市での新たな条例の施行の認知度では、72%が「家族全員が知らなかった」と回答しています。
- 知っている層でも「家族の中に知っている人がいた」が19%で、家族全員が知っている世帯は少ない状況です。

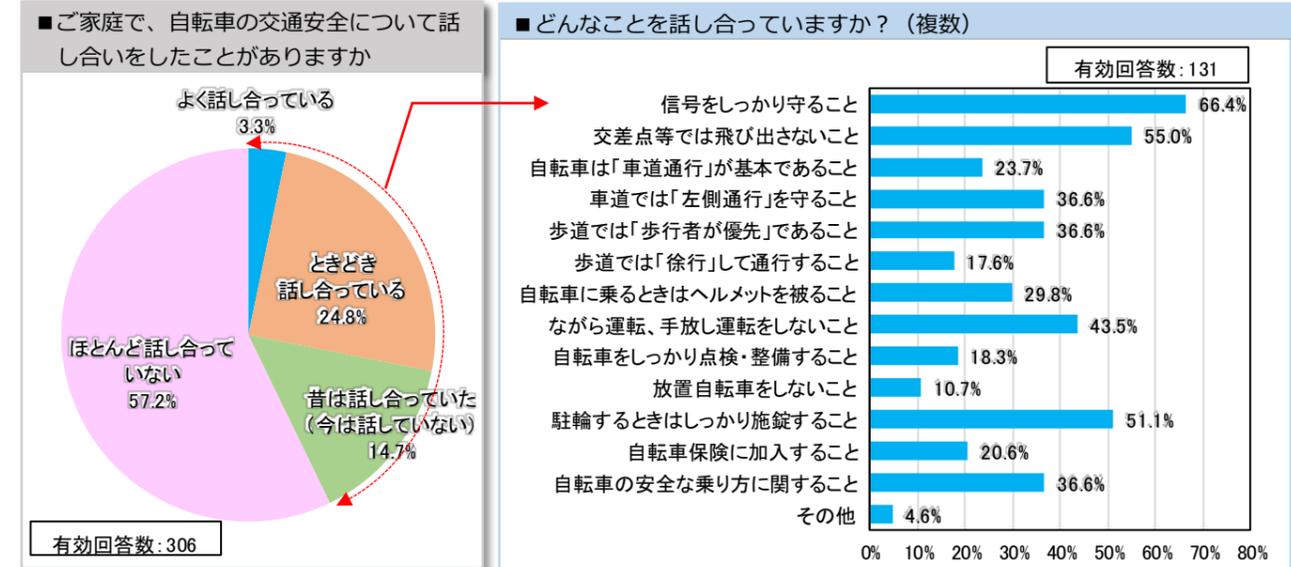
■ 知見

新たな自転車条例の認知度は十分でなく、家族の中でも共有されていない状況。



#### 問 16・17 家庭での自転車安全教育の実施状況

- 家庭での自転車安全教育については、世帯の57%が「ほとんど話し合っていない」と半数以上です。
- 話し合っている（いた）世帯では、信号の遵守、交差点での飛び出し禁止、駐輪時の施錠が中心です。



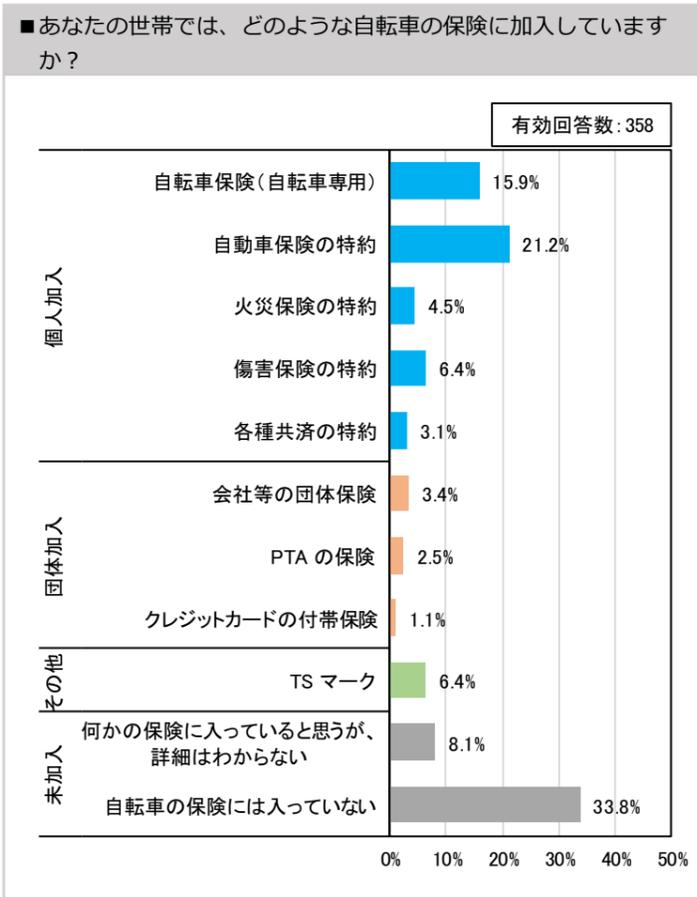
■ 知見 半数以上の世帯が家庭での交通安全教育を実施していない状況にある。

#### 問 15 世帯における自転車保険の加入状況（複数回答）

- 自転車保険の加入状況では、全世帯の34%が「自転車保険には入っていない」としていません。
- 加入している自転車保険では、個人加入が多くとくに「自動車保険への特約」「自転車保険（専用）」が21%、16%と多くなっています。
- 専門店で整備した自転車につけられる「TSマーク」保険は、全世帯の6%にとどまっています。

■ 知見

自転車保険の加入率は低い状況。条例の施行に合わせたさらなる周知が必要。

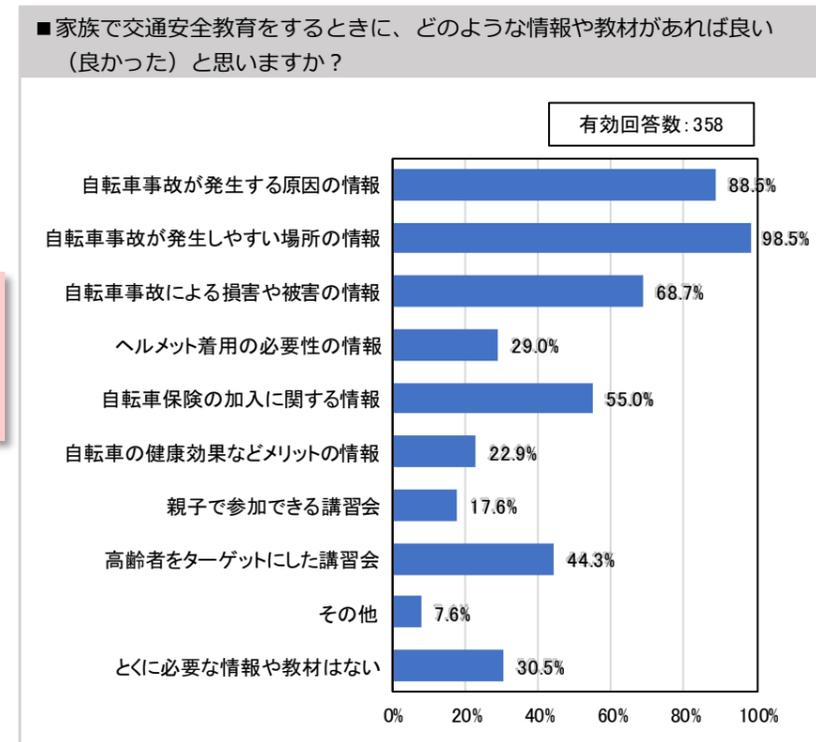


#### 問 18 家庭での自転車交通安全教育のために必要な教材（複数回答）

- 家庭で自転車の交通安全教育を行う際に必要と思う教材については、「自転車事故が発生しやすい場所」99%、「自転車事故が発生する原因」89%と、非常に高くなっています。

■ 知見

交通安全教育の教材として、自転車事故に関する情報を重視する世帯が多い。

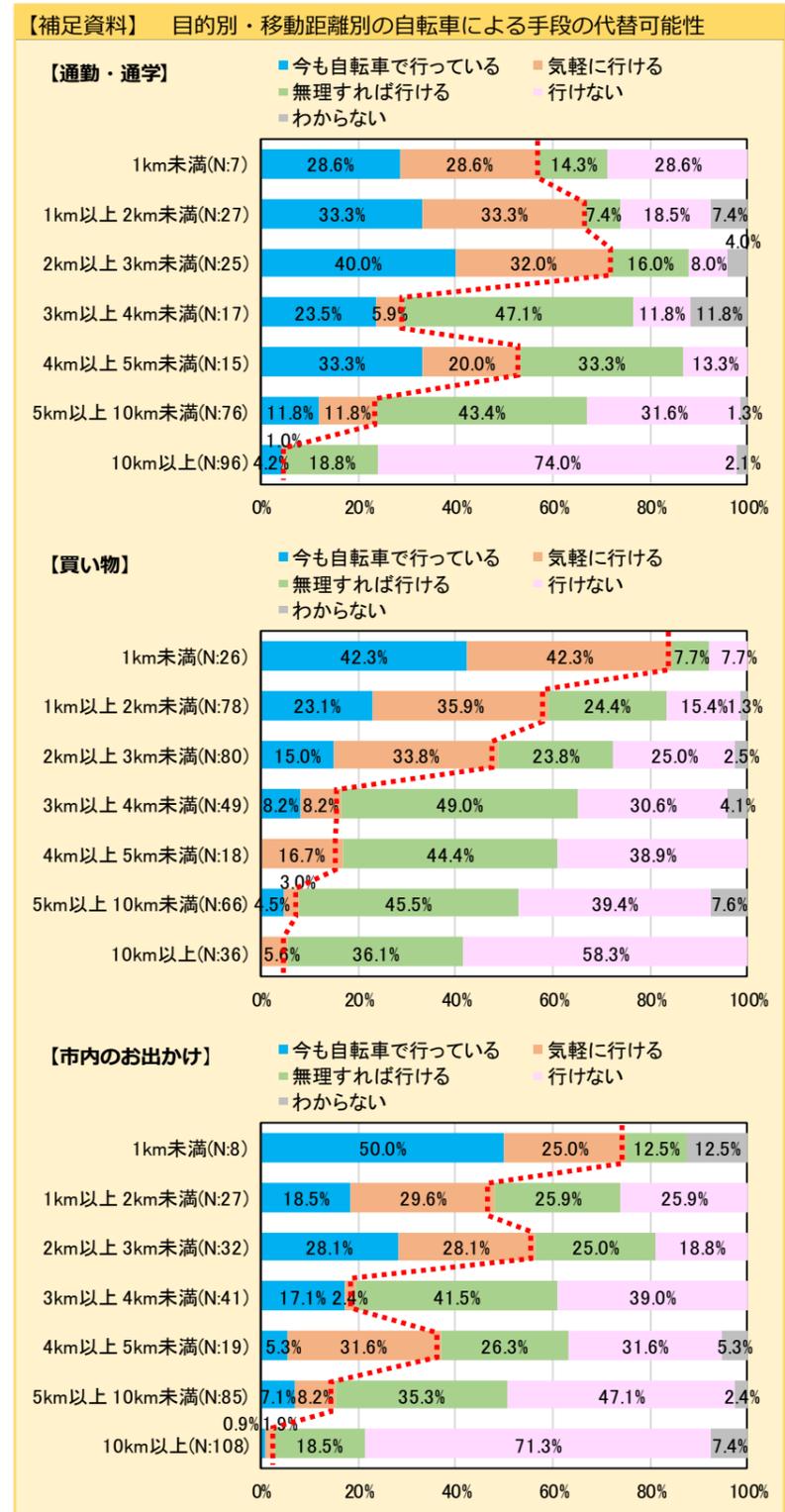
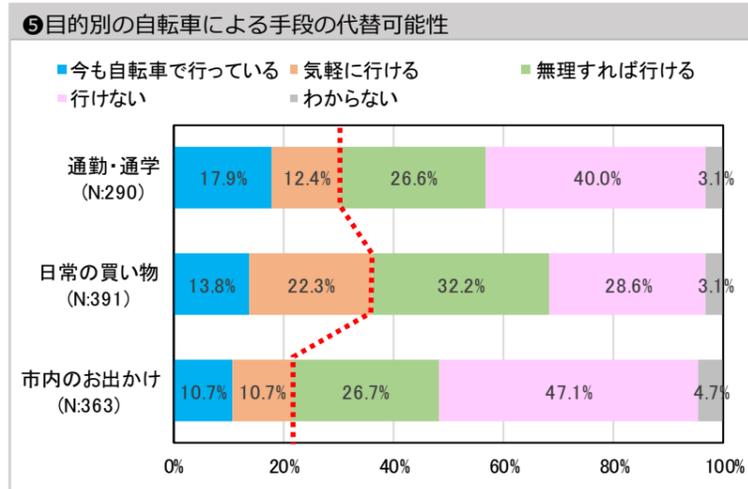
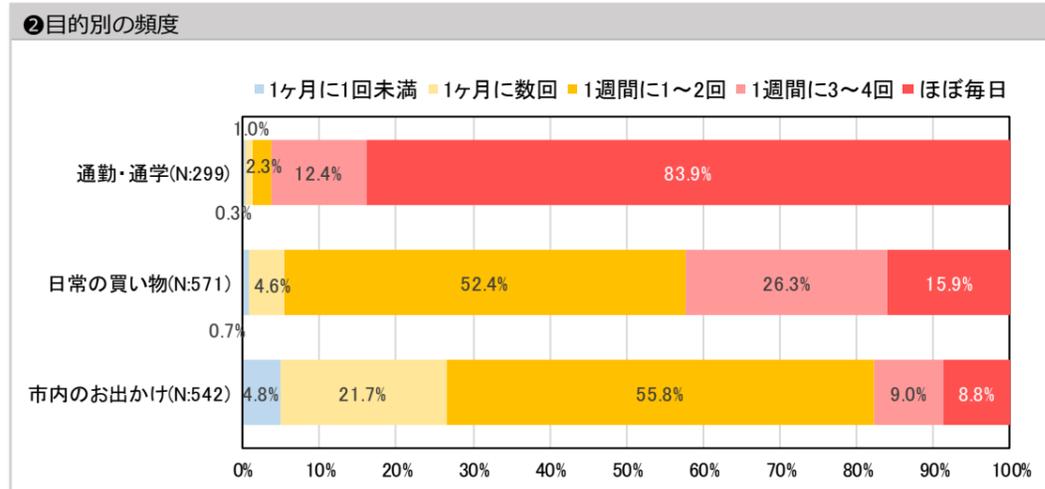
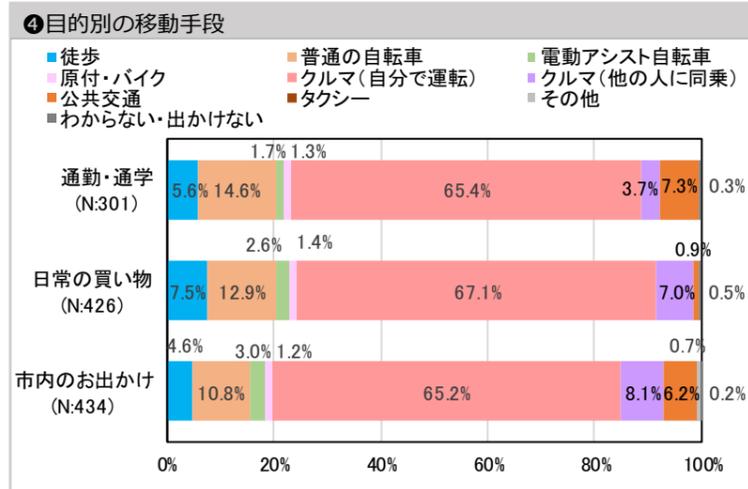
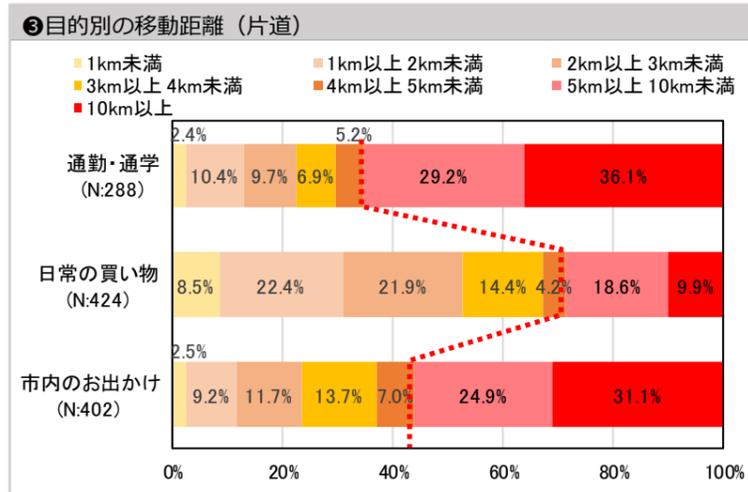
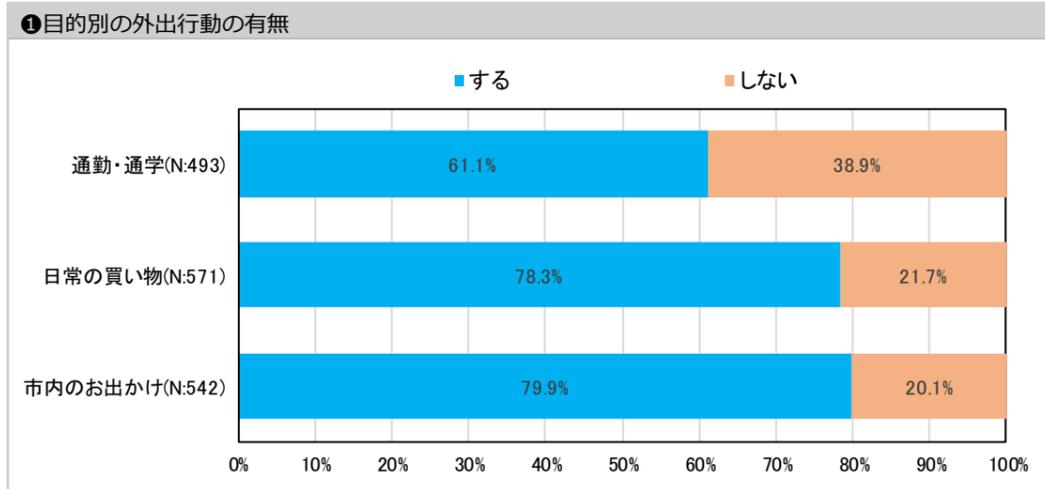


# 1. 普段の交通行動について

ここからは【個人票】を整理しています。

## 問1 目的別のお出かけの内容と自転車による手段の代替可能性

- 回答者の普段の交通行動(①)では、日常の買い物、市内のお出かけが、それぞれ全体の78～80%で、通勤・通学でも61%が外出しています。
- 行き先までの移動距離(③)では、自転車が最も短い所要時間で移動できる“5km以内”でみると、通勤・通学で35%、市内のお出かけで44%となっており、半数以上が5km以上の移動となっています。
- 各目的での移動手段(④)では、自転車を利用する層は、電動アシスト付き自転車を含めて14～16%となっており、69～74%と大半がクルマ(運転、同乗合算)となっています。
- 自転車による代替可能性(⑤)では、“気軽に行ける”層では、通勤・通学で12%、買い物で22%、市内のお出かけで11%と、あまり高くない状況です。
- 目的別・移動距離別に「自転車による手段の代替可能性」(補足資料)を見ると、基本的に3km未満であれば、クルマから自転車への手段の代替が可能と回答する傾向があります。



■知見 クルマからの代替が「気軽」にできる可能性がある範囲は、3kmまでと認識している状況。自宅から近場の距離を自転車中心に転換していくことの可能性はある。

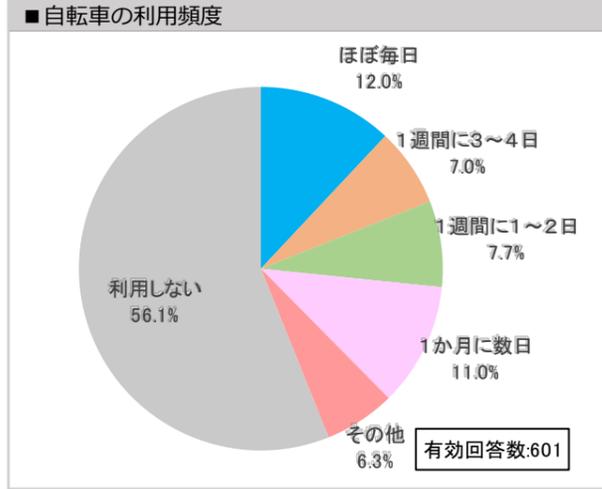
## 2. 自転車の利用状況について

### 問2 普段の自転車の利用頻度

- 日常的に自転車を利用する頻度については、「利用しない」が全体の56%と最も多くなっています。
- 利用している層では、「ほぼ毎日」が12%、次いで「1か月に数日」が11%と、利用する人、しない人ではばらつきがある状況です。
- 現行計画の評価目標の一つである「週1日以上利用する割合」は27%にとどまっており、平成24年の現状35%を下回る状況となっています。

■知見

平成24年時点より「週1日以上利用」の率が減っており、さらなる自転車活用の強化が必要。

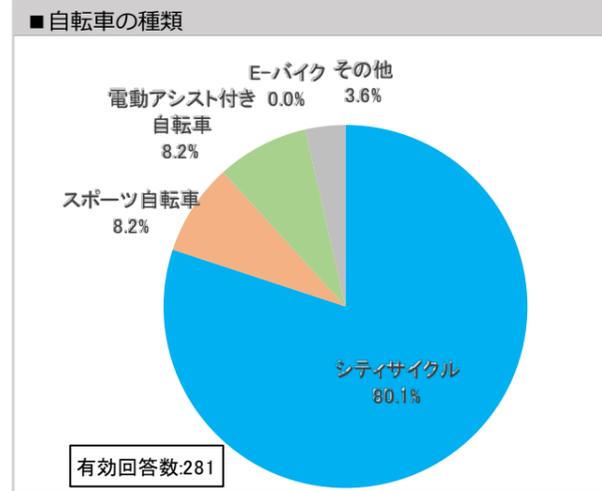


### 問3 普段利用している自転車の種類

- 自転車を普段から利用している人の自転車の種類は、シティサイクルが80%で最も多くなっています。
- 電動アシスト付き自転車、スポーツ自転車はともに8%となっています。

■知見

市内での自転車利用の大半は「シティサイクル」で行われている状況。

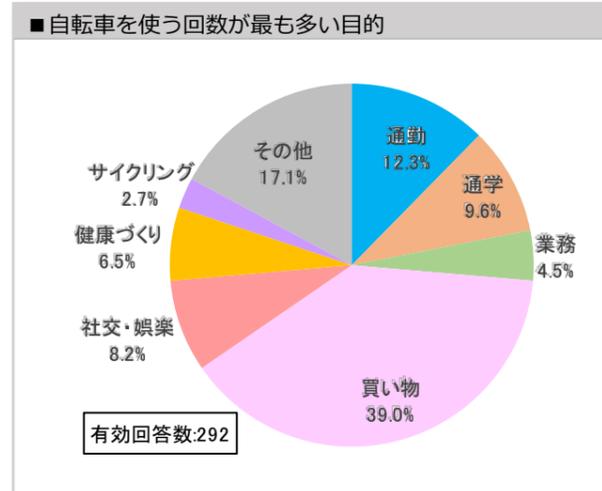


### 問4 自転車の利用目的

- 自転車の利用目的では、「買い物」が39%、次いで「その他」17%、「通勤」12%、「通学」10%の順です。
- 健康づくり、サイクリングを主な利用目的とする層は、2つ合わせて9%程度となっています。

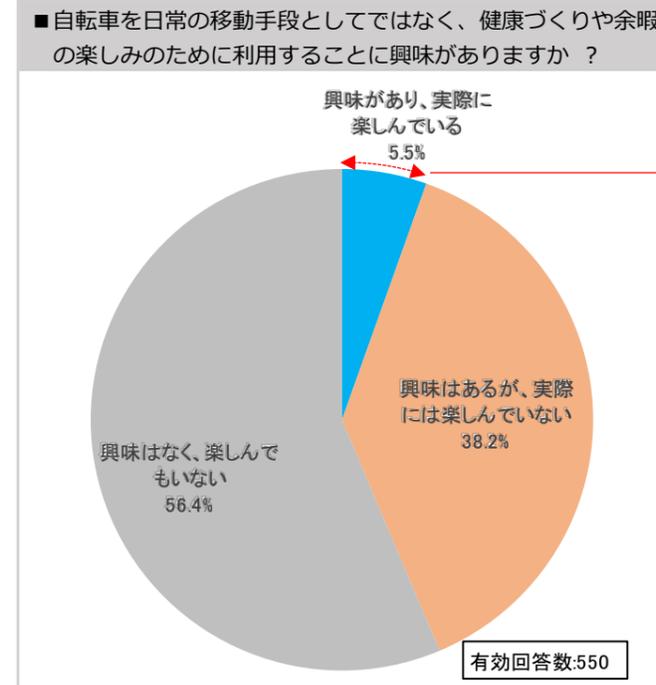
■知見

「買い物」「通勤」「通学」が、自転車利用の基本であり、健康づくり、サイクリングは少なめの状況。



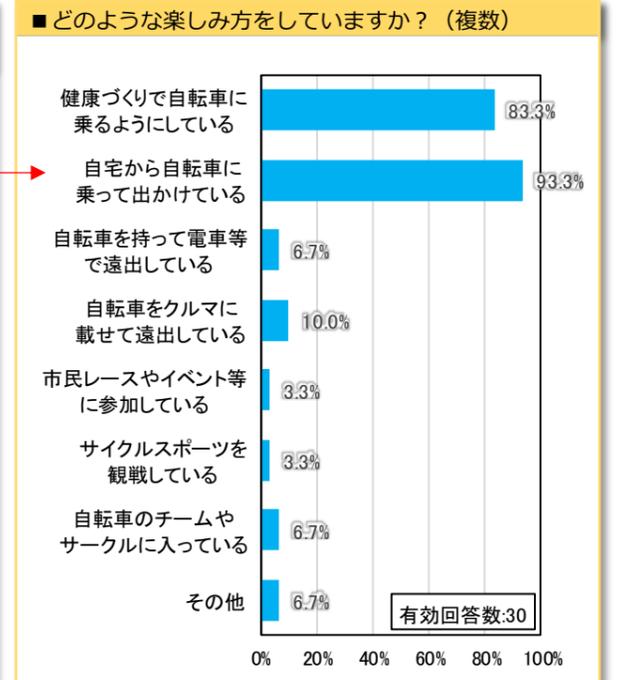
### 問6・7 健康づくりや余暇に自転車を利用することへの興味

- 健康づくり、余暇の自転車利用に対する興味の状況では、「興味があり実際に楽しんでいる」人は5.5%と少ない状況で、楽しみ方は「自宅から自転車乗って出かける」「健康づくりで乗る」がほとんどを占めています。
- 一方、現状では楽しんでいる層では、「興味はなく楽しんでもいない」が56%で、「興味はあるが、実際には楽しんでいる」が38%です。



■知見

健康づくり、余暇活動で自転車を楽しむ層は「興味はある」人も含めると半数程度いる状況。

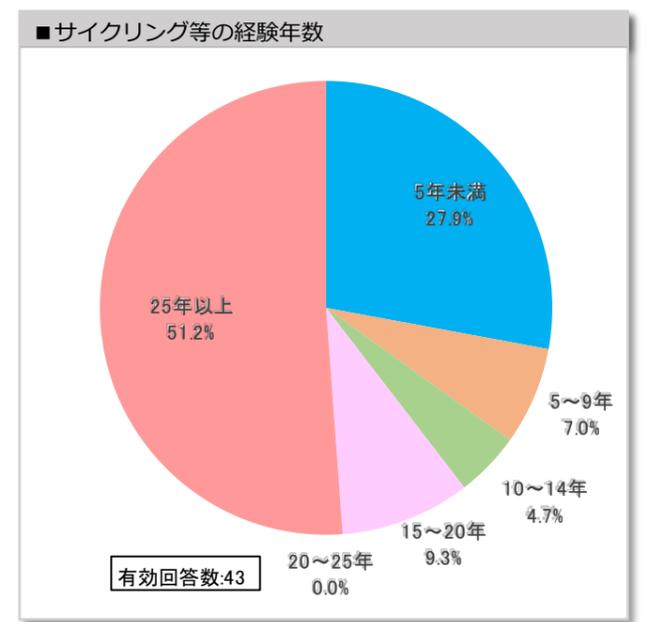


### 問8 サイクリング等の経験年数

- 現在、サイクリング等を楽しんでいる層の、サイクリング等の経験年数については、25年以上が51%と大半ですが、5年未満の最近始めた層も28%と一定数いる状況です。

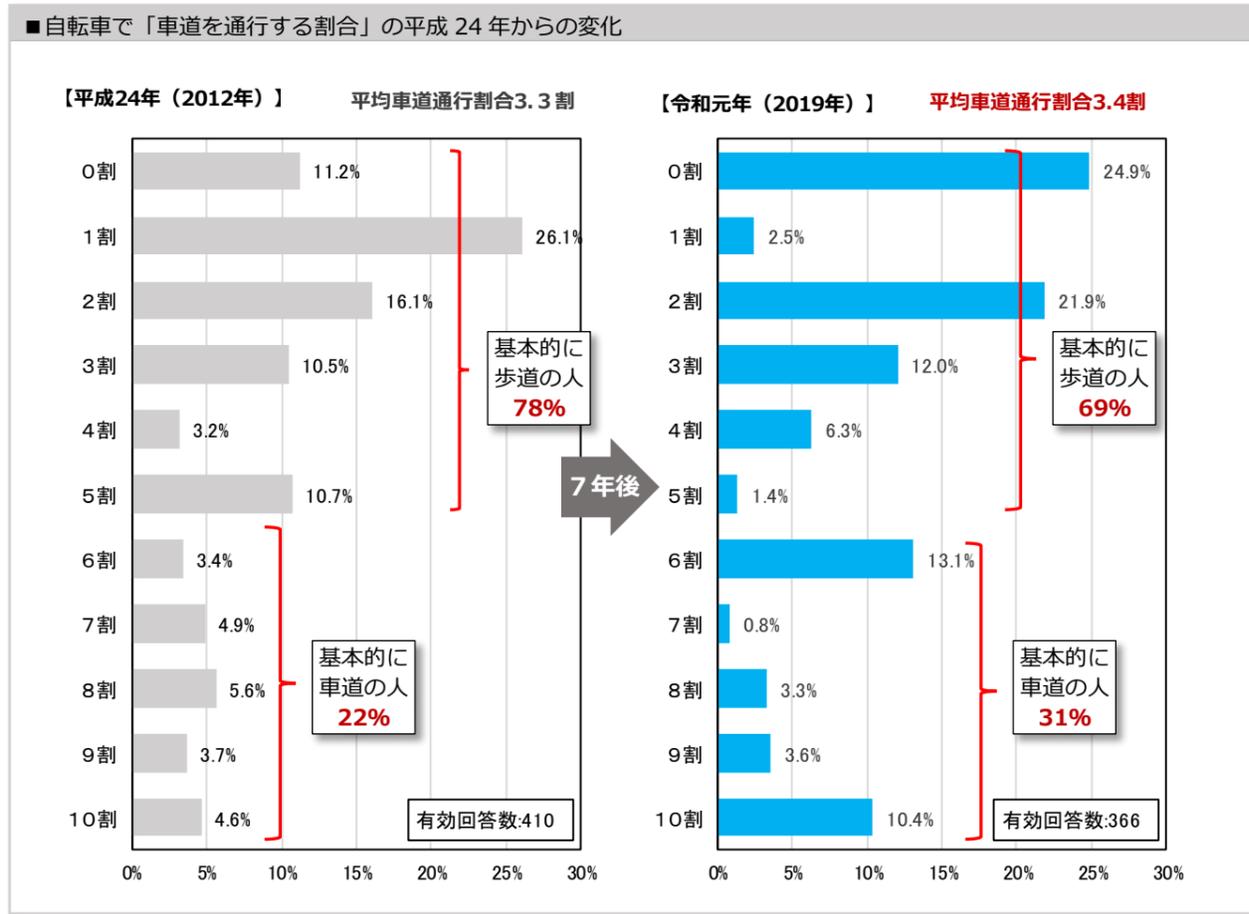
■知見

サイクリストの半数が25年以上のベテラン勢の一方、最近始めた人も多い状況。



## 問9 自転車で車道を通行する割合

- 自転車の「車道」通行割合を、現行計画策定時に調査した平成24年調査と比較すると、以下の通りです。
- 平均値で見ると、平成24年時点で3.3割だった車道通行の比率は、令和元年時点で3.4割とわずかに増加しています。
- 個別に傾向を見ると「0割(=車道を通行しない)」の比率が11%→25%と高くなっている一方で、車道通行「6割」が3%→13%、「10割」が5%→10%となっています。
- 車道通行の比率が半分以下(0~5割)を「基本的に歩道」の人、6~10割を「基本的に車道」の人とした場合、「基本的に歩道」は78%→69%と減少し、「基本的に車道」は22%→31%と増加しています。



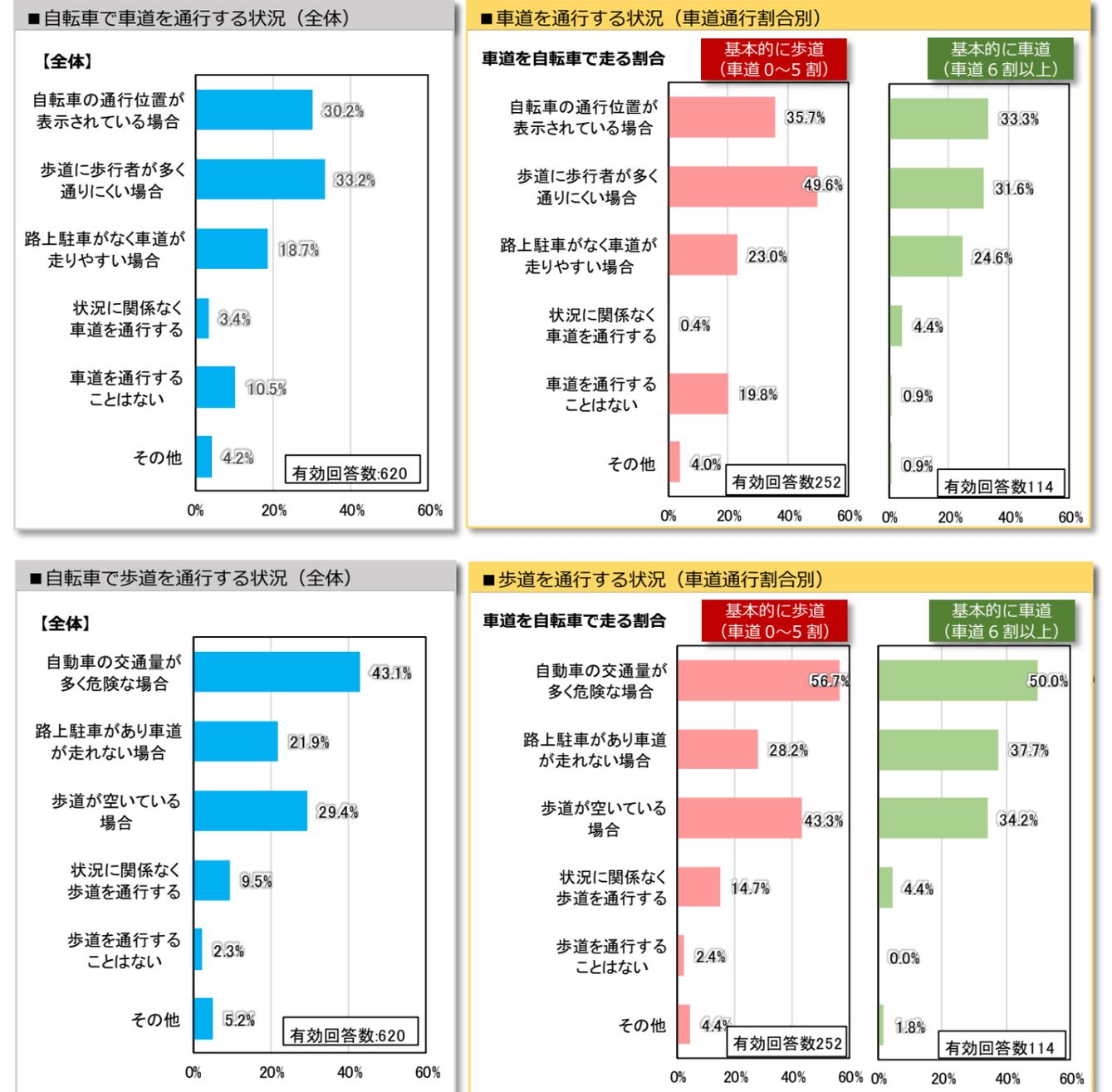
### ■知見

【車道のみ(10割)】【歩道のみ(0割)】がともに増加し、通行場所の選択が極端化した傾向がみられるものの、全体的には【車道通行】が増えている状況。

## 個人票

## 問10 車道と歩道を通行する状況(複数)

- 「車道」や「歩道」の通行を選択する状況について、回答者全体と、問9の車道通行割合に基づく「基本的に歩道(車道割合0~5割)」「基本的に車道(車道割合6割以上)」の別に整理すると以下の通りです。
- 車道を通行する状況では、「歩道に歩行者が多く通りにくい場合」が33%と最も多く、とくに「基本的に歩道」の人では50%がこの理由としています。次いで「自転車の通行位置が表示されている場合」が30%であり、「基本的に車道」の人ではこの理由が33%と最も多くなっています。
- 歩道を通行する状況では、「自動車の交通量が多く危険な場合」が43%、「歩道が空いている場合」が29%です。「基本的に車道」の人では、2番目に「路上駐車があり車道が走れない場合」が38%を挙げています。



■知見 歩行者、自動車の交通量の状況に応じて、歩道・車道を自由に選択している状況。通行場所の明示により「車道」を選択する人も散見される状況がある。

### 3. これまでの自転車施策の評価について

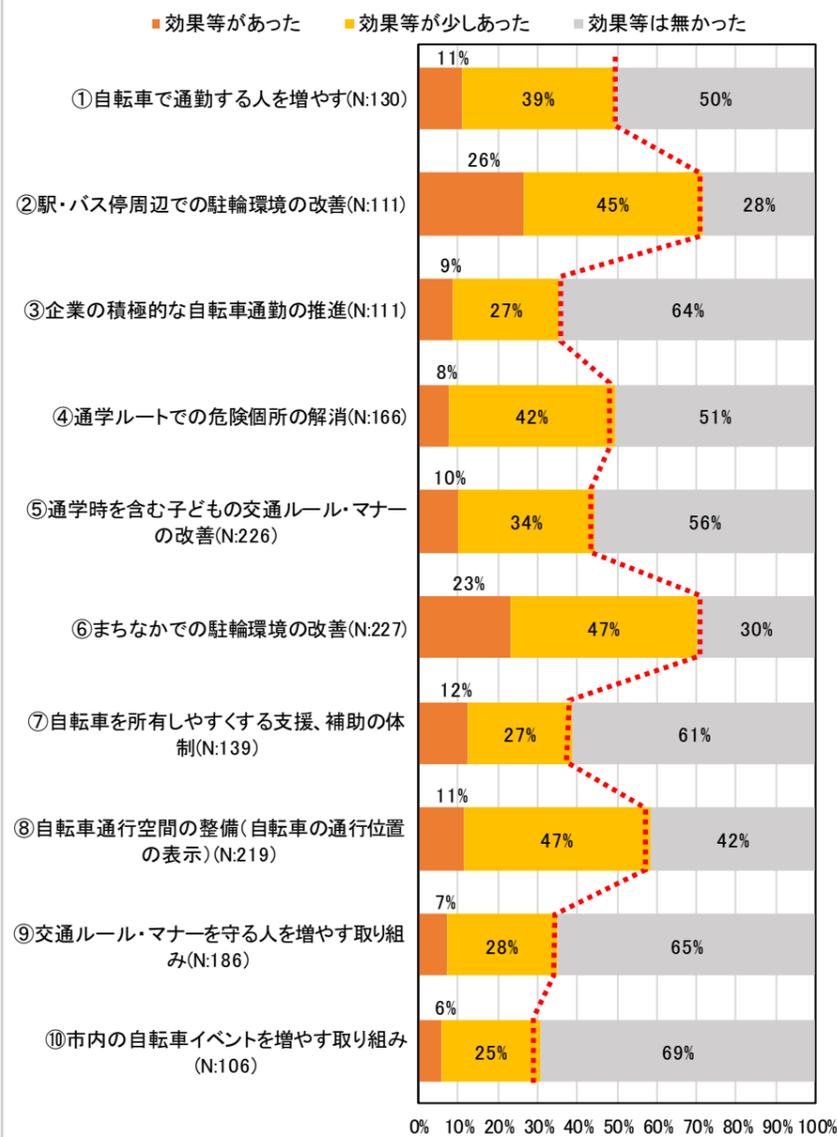
個人票

#### 問 11 10年間の自転車利用環境の改善状況について

- 10年前の昔と比べてときの自転車利用環境の改善状況について、「分からない」「無回答」を除く明確な判断をしている回答から、改善状況を整理すると以下の通りです。なお、自転車利用者、未利用者の違いについて、「問2 自転車利用頻度」をもとに区別し整理しています。(右2枚のグラフ)
- 「効果等があった」「少しあった」の合計値でみると、②駅・バス停周辺での駐輪環境の改善、⑥まちなかでの駐輪環境の改善について、全体的にも、自転車利用者・未利用者の別にも高くなっています。
- 一方で、⑩自転車イベントを増やす取り組み、⑨交通ルール・マナーを守る人を増やす取り組み、③企業の組織的な自転車通勤の推進については、これまでの取り組みに対する評価があまり高くない状況です。
- なお、利用者、未利用者の違いによる、取り組み評価には大きな違いがない状況です。

#### ■概ね10年前の昔と比べて、自転車の利用環境は良くなったと思いますか？

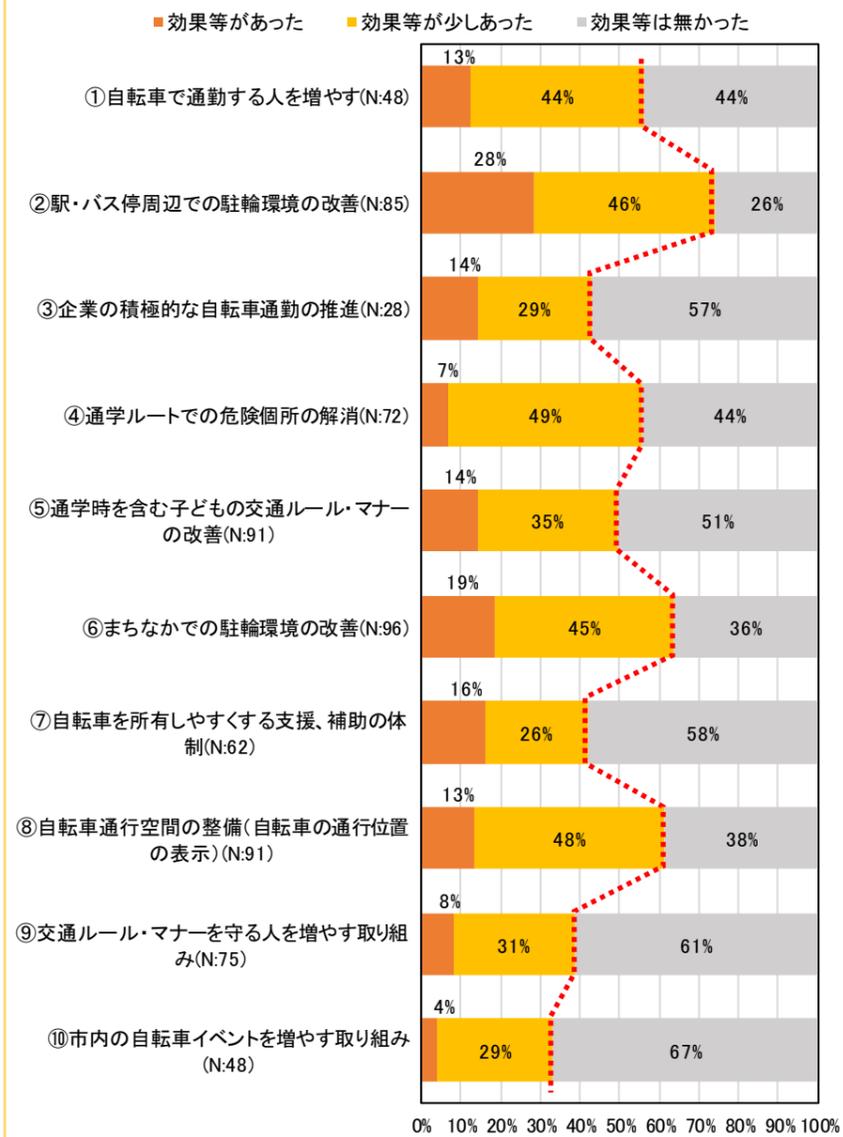
##### 【回答者全体】



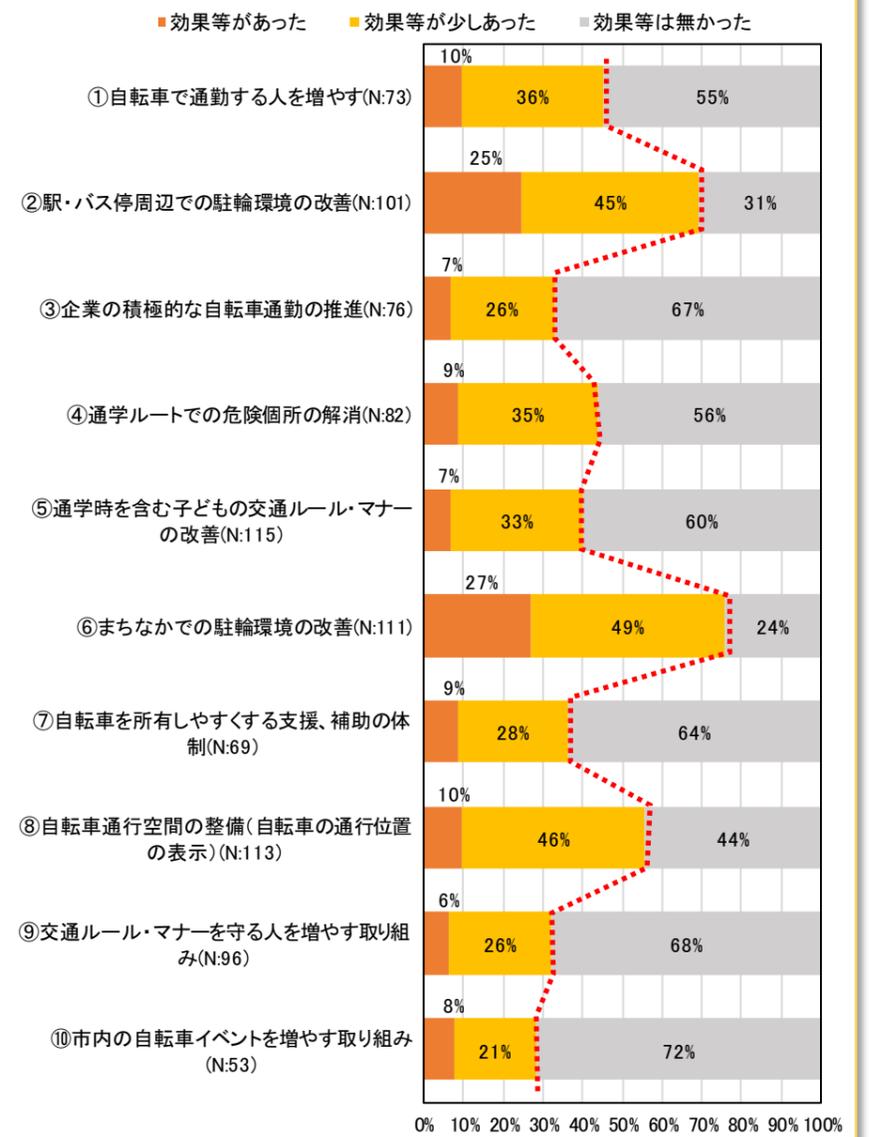
※「分からない」及び「無回答」を除く

#### 【補足資料】 普段の自転車利用の有無別（個人票 問2）に見た10年前との比較

##### 【自転車利用者】（問2 自転車利用頻度で「月数回以上」の回答）



##### 【自転車未利用者】（問2で「利用していない」の回答）



※「分からない」及び「無回答」を除く

■知見 駅やまちなかの駐輪環境の改善には一定の評価があるものの、イベント増加、ルール遵守などの取り組みに関しては評価が低めの状況。

問 12 自転車の基本的な交通ルール・マナーの認知、遵守状況

- 自転車利用時の基本的な交通ルールについては、⑦大人のヘルメット着用（市条例に基づく）以外は、知っている人が多く、【車道通行】に関して認知度は高い状況です。
- 一方、遵守率に関しては、どの交通ルールも認知度ほど高くなく、「知っているも、守らない（守れない）」状況にあります。
- 市条例の認知度の低さ（p5,世帯票問 14）もあり、ヘルメット着用の義務は認知度も、順守率も低い状況にあります。

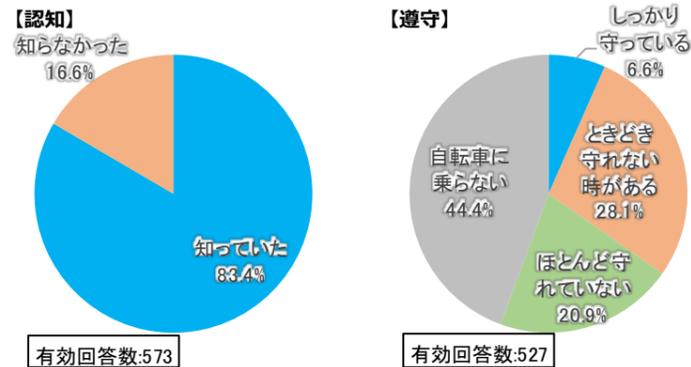
■ 知見

自転車の交通ルール・マナーは【知っているも、守らない（守れない）】状況にあり、遵守意識を高めることが基本。

市条例の【大人のヘルメット着用】は認知度も遵守率も低い状況。

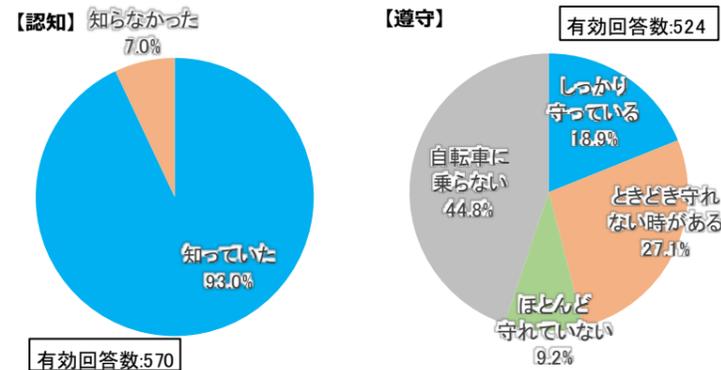
① 自転車は【車道通行】が原則で歩道は例外であること

- 【車道通行】の原則は、83%が知っている状況です。
- 一方で、実際に「しっかり守っている」比率は低く、ときどき守れない、ほとんど守れない、という人が半数程度を占めています。  
（「自転車に乗らない」を除くと、約9割が守れていない状況）



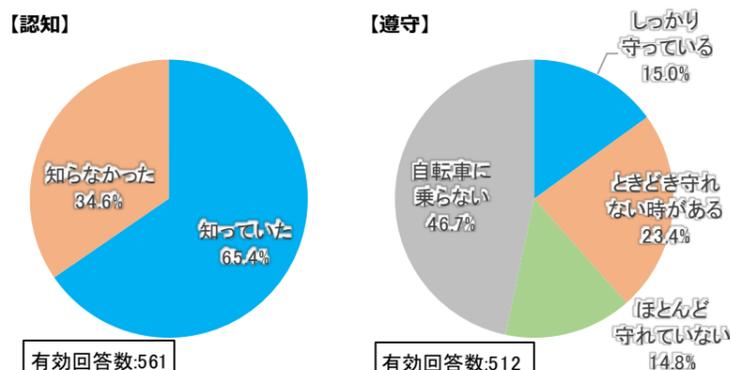
② 車道では【車道の左側】をクルマと同じ方向に進むこと

- 【車道の左側】の原則は、93%が知っている状況です。
- 一方で、①車道通行と同様に、「しっかり守っている」比率は低く、ときどき守れない、ほとんど守れない、という人が多い状況です。  
（「自転車に乗らない」を除くと、約7割が守れていない状況）



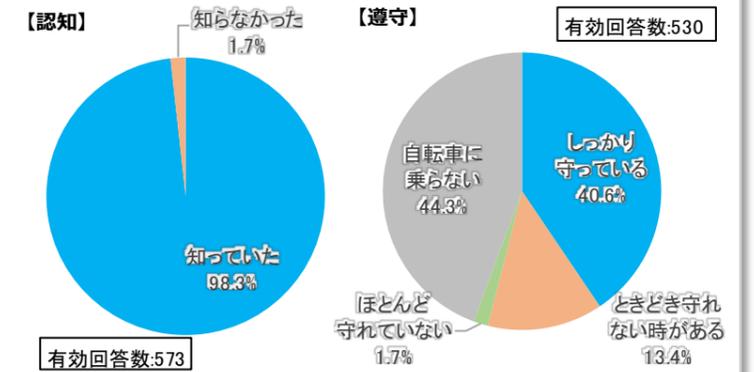
③ 歩道は【歩行者優先】で、【中央から車道寄り】を【徐行】すること

- 歩道の通行方法については、65%が知っている状況です。
- 一方で、「しっかり守っている」比率は低く、ときどき守れない、ほとんど守れない、という人が多い状況です。  
（「自転車に乗らない」を除くと、約7割が守れていない状況）



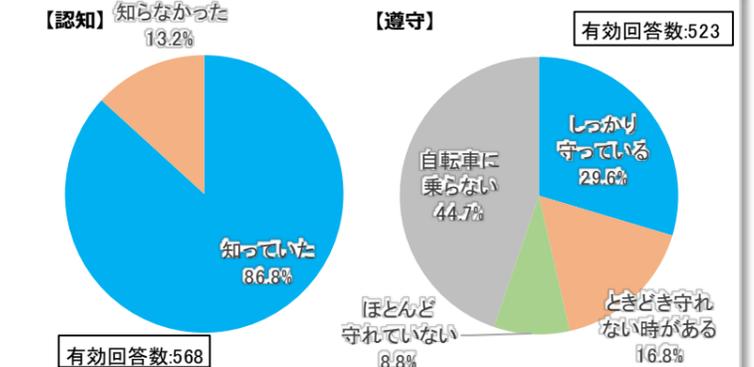
④ 【安全ルール】を守ること（飲酒運転の禁止、二人乗りの禁止、並進の禁止、夜間のライト点灯、信号を守る等）

- 飲酒運転の禁止、夜間のライト点灯、信号の遵守など「当たり前」の安全ルールについては、98%が知っている状況です。
- 基本的には「しっかり守っている」人が多い一方で、「ときどき守れない時がある」人も一定数います。  
（「自転車に乗らない」を除くと、ときどき守れない人が2割強）



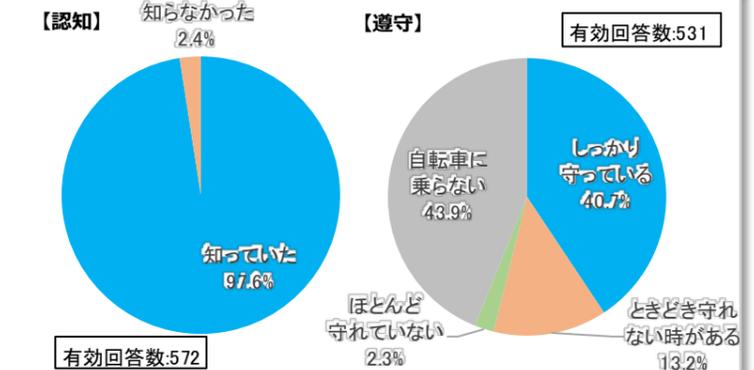
⑤ 【一時停止】標識がある場所では、自転車も【一時停止】すること

- 自転車の【一時停止】の義務は、87%が知っている状況です。
- 「しっかり守っている」人が多いものの、「ときどき守れない」「ほとんど守れていない」人も同じくらいいる状況です。  
（「自転車に乗らない」を除くと、守れていない人が5割弱）



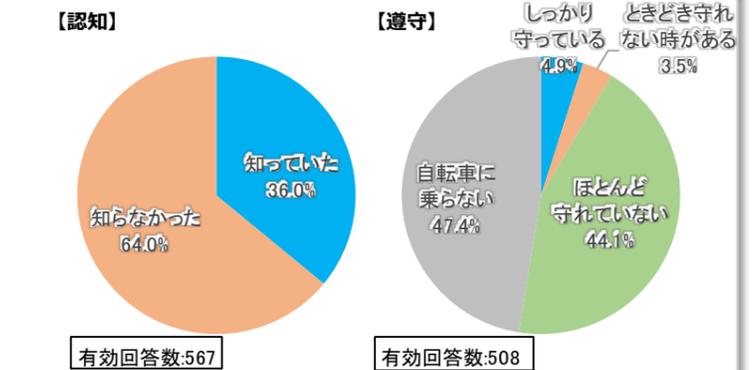
⑥ スマートフォン、傘さしなど【ながら運転】をしないこと

- 【ながら運転】の禁止は、98%が知っている状況です。
- 基本的には「しっかり守っている」人が多い一方で、「ときどき守れない時がある」人も一定数います。  
（「自転車に乗らない」を除くと、ときどき守れない人が2割強）



⑦ 豊橋市の条例では、子どもだけでなく大人も【ヘルメットを着用】する努力義務があること

- 市条例に基づく【大人のヘルメット着用】は、知らなかった人が64%と半数以上を占めています。
- 実際に【ほとんど守れていない】人が大半であり、知らない、守られていない、という状況となっています。



## 4. これからの自転車利用に向けて

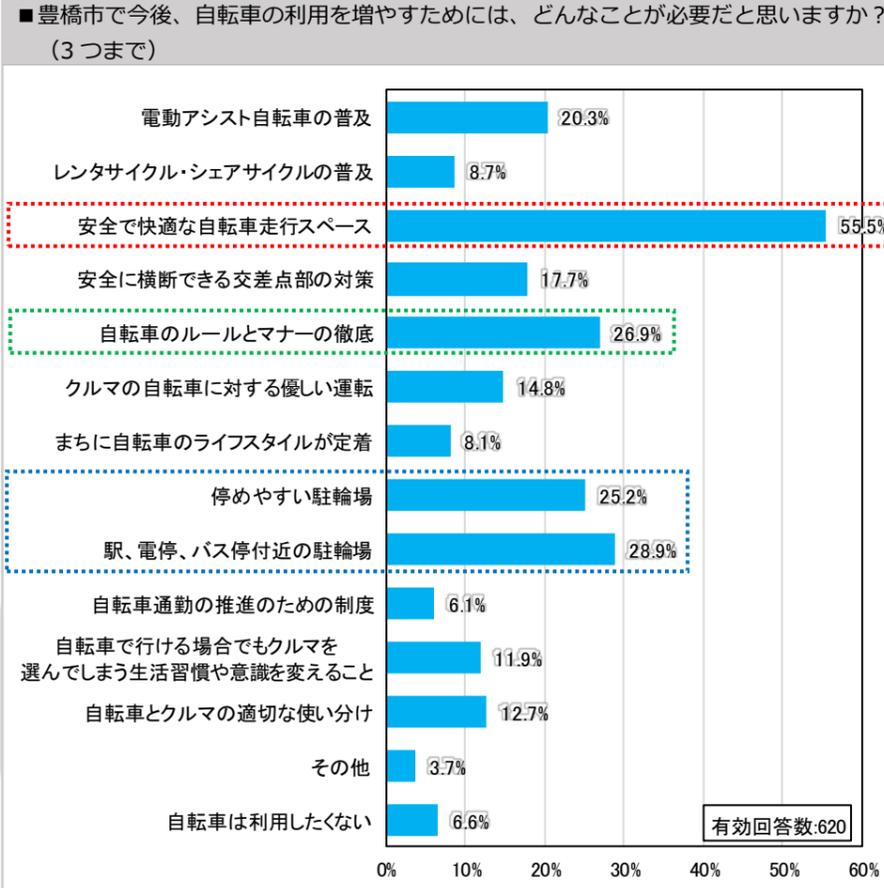
個人票

### 問 13 自転車利用を増やすために必要なこと（複数）

- 今後、自転車の利用を増やしていくための取り組みについて、【安全で快適な自転車走行スペース】の充実が最も多くなっています。
- また、駅等での駐輪場の整備や止めやすさの充実、自転車のルール・マナーの徹底、について、必要とする意見が多くなっています。
- また、電動アシスト自転車の普及も20%が必要としています。

#### ■知見

現行計画の「通行空間」「駐輪環境」「安全教育」に対する要望が依然として高い状況。

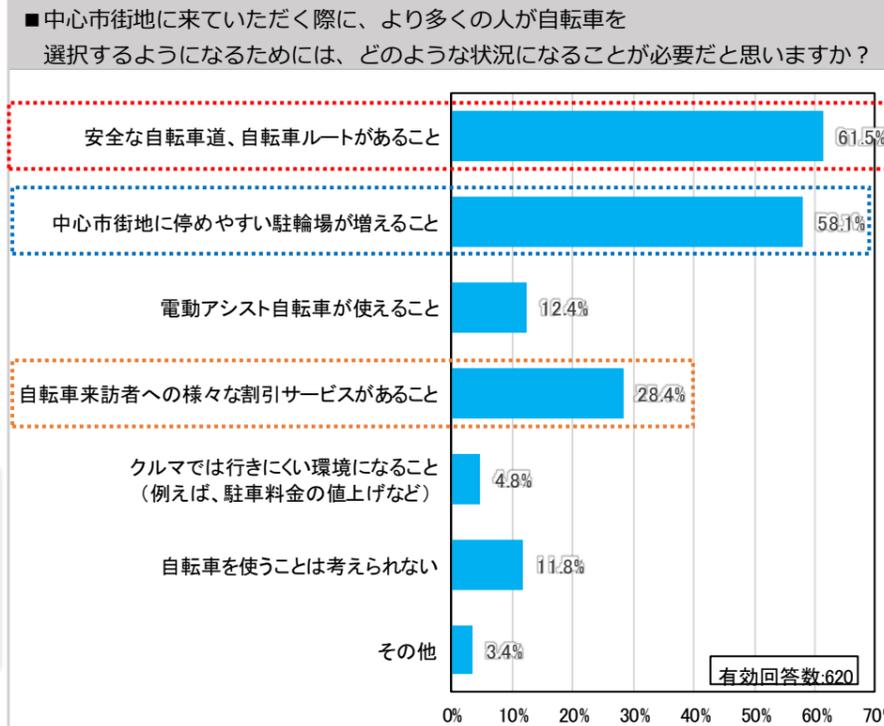


### 問 14 中心市街地への手段として自転車を増やすために必要なこと（複数）

- 自転車で中心市街地に訪れる人を増やすための取り組みについても、安全な自転車道等があること、止めやすい駐輪場があること、の回答が多くなっています。
- また、自転車利用による割引サービスについて28%が必要と回答しています。

#### ■知見

中心市街地の自転車アクセスでは「通行空間」「駐輪環境」の充実が期待される状況。



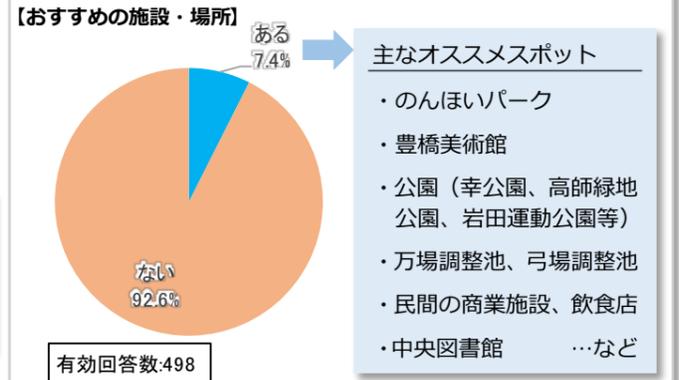
### 問 15 自転車で行くことをお勧めしたい場所

- 市内で「自転車で行くことをお勧めしたい場所」については、大半が「ない」と回答しています。
- 「ある」と回答した人の意見では、豊橋動植物公園（のんほいパーク）、豊橋美術館、市内の各公園、調整池などがあげられています。

#### ■知見

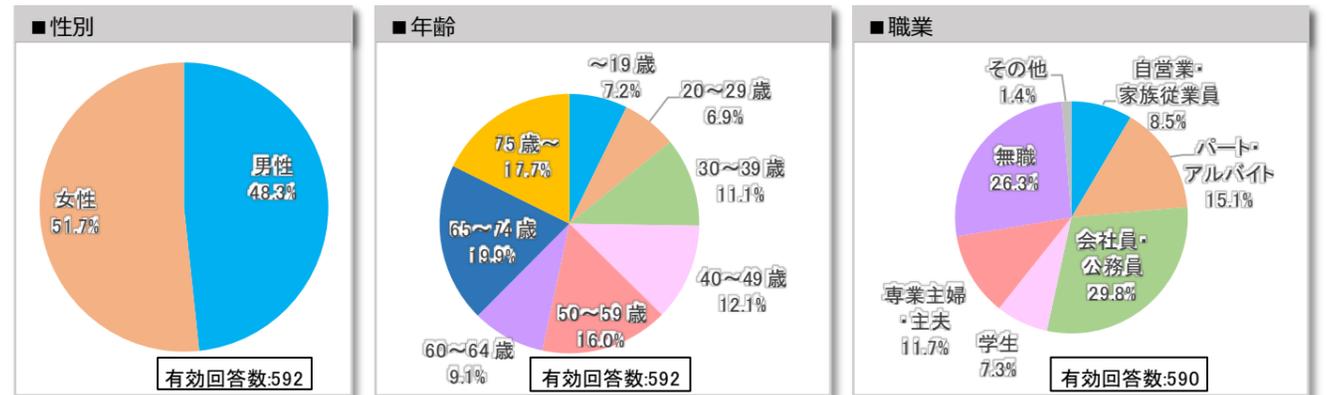
回答者のほとんどはおすすめスポットが「ない」と考えており、市内の資源を評価していない可能性がある。

- 豊橋市内で、家族や友人・知人に自転車で行くことをお勧めしたい場所、施設はありますか？



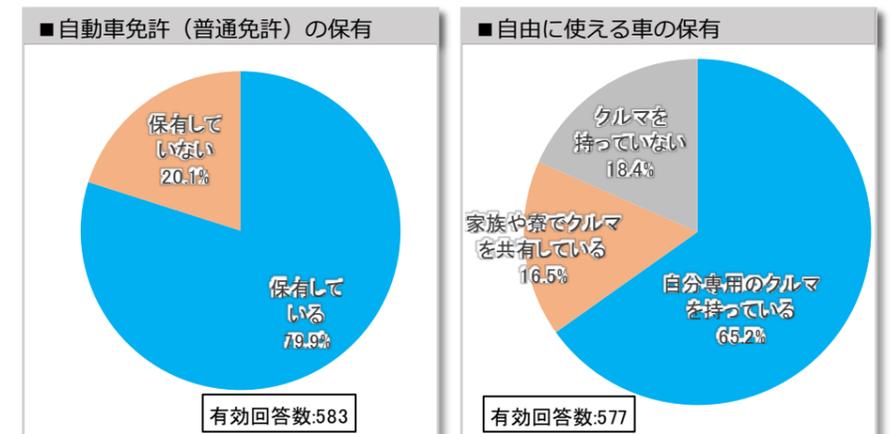
### 回答者の性別・年齢・職業など

- アンケート調査（個人票）の回答者の性別、年齢、職業は以下の構成となっています。
- 年齢層については、比較的高齢の回答が多くなっています。



### 自動車免許の保有、クルマの保有状況

- 運転免許は、回答者の80%が所有しており、基本的にクルマの利用が選択できる層となっています。
- クルマの保有状況でも、自分専用、家族共用を合わせて82%が保有している状況です。



# アンケート調査のまとめ

## ■世帯票

大項目	設問	知見
1. あなたのお住まい	自転車やクルマの保有状況 (問 6)	自転車よりクルマを保有する世帯が多い実状。 電動アシスト自転車、スポーツ自転車の普及率は低めの状況。
	自転車の保管場所 (問 7)	持ち家比率が高い回答者の傾向から、自宅での駐輪環境は整っている状況。
2. ご家族での「お出かけ」のこと	目的別の家族でのお出かけの内容と交通手段転換の意向 (問 8)	世帯での交通状況は、「クルマ中心」。 暮らしでの「自転車活用」に積極的な意識を持っていない現状がある。
	家族でのサイクリング等の実施状況 (問 9・10)	世帯単位で「自転車を楽しむ」層は、現状では 13%と極めて限定的な状況。
	家族でのサイクリング等で楽しみたいこと (問 11)	市の現状では、サイクリング等を「楽しみたい」と思わせる環境、意識になっていない。
	家族でサイクリングを楽しむときに行ってみたいところ (問 12)	市内のサイクリング等は、自然、公園をキーワードとした資源に魅力を感じている状況。
3. 将来の自転車利用への期待	防災対策としての自転車の活用に関する意向 (問 13)	災害時の備えとして、自転車利用を想定している世帯は 41%と少なめの状況。
	世帯における条例の認知状況 (問 14)	新たな自転車条例の認知度は十分でなく、家族の中でも共有されていない状況。
	世帯における自転車保険の加入状況 (問 15)	自転車保険の加入率は低い状況。条例の施行に合わせたさらなる周知が必要。
	家庭での自転車安全教育の実施状況 (問 16・17)	半数以上の世帯が家庭での交通安全教育を実施していない状況にある。
	家庭での自転車交通安全教育のために必要な教材 (問 18)	交通安全教育の教材として、自転車事故に関する情報を重視する世帯が多い。

## ■個人票

大項目	設問	知見
1. 普段の交通行動	目的別のお出かけの内容と自転車による手段の代替可能性	クルマからの代替が「気軽」にできる可能性がある範囲は、3km までと認識している状況。 自宅から近場の距離を自転車中心に転換していくことの可能性はある。
2. 自転車の利用状況	普段の自転車の利用頻度 (問 2)	平成 24 年時点より「週 1 日以上利用」の率が減っており、さらなる自転車活用の強化が必要。
	普段利用している自転車の種類 (問 3)	市内での自転車利用の大半は「シティサイクル」で行われている状況。
	自転車の利用目的 (問 4)	「買い物」「通勤」「通学」が、自転車利用の基本であり、健康づくり、サイクリングは少なめの状況。
	健康づくりや 余暇に自転車を利用することへの興味 (問 6・7)	健康づくり、余暇活動で自転車を楽しむ層は「興味はある」人も含めると半数程度いる状況。
	サイクリング等の経験年数 (問 8)	サイクリストの半数が 25 年以上のベテラン勢の一方、最近始めた人も多い状況。
3. これまでの自転車施策の評価	自転車での車道を通行する割合 (問 9)	【車道のみ (10 割)】 【歩道のみ (0 割)】 がともに増加し、通行場所の選択が極端化した傾向がみられるものの、全体的には【車道通行】が増えている状況。
	車道と歩道を通行する状況 (問 10)	歩行者、自動車の交通量の状況に応じて、歩道・車道を自由に選択している状況。 通行場所の明示により「車道」を選択する人も散見される状況がある。
4. これからの自転車利用	10 年間の自転車利用環境の改善状況について (問 11)	駅やまちなかの駐輪環境の改善には一定の評価がある。 一方でイベント増加、ルール遵守などの取り組みに関しては評価が低めの状況。
	自転車の基本的な交通ルール・マナーの認知、遵守状況 (問 12)	交通ルールを【知っているも、守らない (守れない)】状況にあり、遵守意識を高めることが基本。
4. これからの自転車利用	自転車利用を増やすために必要なこと (問 13)	現行計画の「通行空間」「駐輪環境」「安全教育」に対する要望が依然として高い状況。
	中心市街地の手段として自転車を増やすために必要なこと (問 14)	中心市街地の自転車アクセスでは「通行空間」「駐輪環境」の充実が期待される状況。
	自転車で行くことをお勧めしたい場所 (問 15)	回答者のほとんどはおすすめスポットが「ない」と考えており、市内の資源を評価していない可能性がある。

## ■市民意識 (アンケート調査) からの次期計画に向けた方向性

### ①あらゆる移動が「クルマ」に依存している状況

- 世帯でも個人でも、移動手段として自転車ではなくクルマを選択する傾向が強い状況。
- 免許保有率 8 割以上で、自転車よりクルマの保有台数が多い実状です。

### ②3km までならクルマから自転車の転換も可能性あり

- 個人単位では、3km までなら「今も自転車で行く」人、「気軽に行ける」と思う人が多い状況です。
- ただし、世帯での移動はクルマからの転換は期待しにくい状況です。

### ③サイクリング等で自転車を楽しむ人は少ない状況

- 世帯でサイクリング等を楽しむ層は全体の 13%、個人単位で「興味があり実際に楽しんでいる」層は 6%と少なめです。
- 一方で「興味はあるが、実際には楽しんでいない」人は 38%と多く、きっかけがあれば参加する可能性も示唆されます。

### ④災害時の自転車活用を意識する世帯は少ない状況

- 自転車を保有していない、自転車はあるが整備していない (使っていない) とする世帯も多く、災害時の活用をあまり考えていない状況にあります。
- 日常的に利用している層も多く、意識づけを進めることが重要です。

### ⑤自転車の交通ルールは「知っているも、守らない」状況

- 道路交通法に示された自転車交通ルールは、8~9 割が「知っている」ものの、守られていない状況にあります。
- 家庭での自転車安全教育もあまり行われていない状況の中で、「守ってもらう」ことの重要性を伝える教育の検討が必要です。

### ⑥市の自転車条例の認知度は高くない状況

- 新たに施行された市の自転車条例の認知度は高くなく、家族の誰も知らなかった世帯が 7 割超でした。
- 市条例で努力義務化された「大人のヘルメット着用」もあまり認知されていない状況から、さらなる啓発が必要です。

### ⑦通行空間、駐輪環境、安全教育のさらなる推進に期待

- 自転車利用を増やす、中心市街地への自転車アクセスを増やす視点では、安全で快適な通行空間や、停めやすい駐輪場の確保が期待されており、自転車のルール・マナーの徹底も必要との意見も多くなっています。
- このようなことから、これまでの通行空間、駐輪環境、安全教育のさらなる推進が期待されています。

### ⑧自転車での「おすすめスポット」を意識していない状況

- 市内の自転車で行くことをお勧めしたいスポットとしては、現状では 9 割以上が「ない」としており、市内の資源が評価されていない状況です。
- のんほいパーク、豊橋美術館など、具体的な資源があげられており、自転車と組み合わせた観光資源化も見据えた取り組みが必要です。

資料 3 「豊橋市の自転車活用の推進に向けた計画の基本的な考え方について」 p1 へ反映