

「E-サイクルアンケート」集計結果

村上ひとみ（山口大学大学院理工学研究科環境共生系専攻）

久重良晃(山口大学工学部知能情報工学科4年)

1. アンケートの概要

宇部市地球温暖化対策ネットワーク（UNCCA）の中の自転車利用促進事業「E-サイクルクラブ事業」の一環として今後の自転車利用促進事業の展開の参考とするために、アンケートを行いました。

- ① UNCCAの個人会員（37人）に個人用アンケートをメールで送付。
- ② UNCCAの団体会員（126団体）に団体用と個人用アンケートをメールで送付。

調査時期：2008年6月

調査対象：個人アンケート（計673部）

－UNCCA登録団体の社員、職員など

－UNCCA個人会員

団体アンケート（計40団体）

－UNCCA登録団体

2. 個人アンケートの結果

2-1. 集計結果

673名（男性：550名、女性：115名、不明：8名）の方からアンケートを回収した。年齢層を図1に示す。

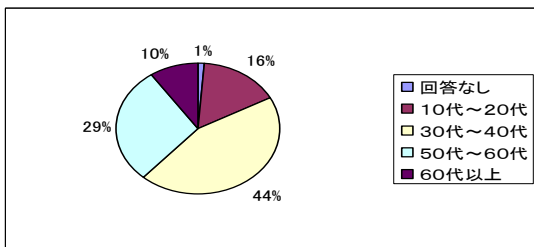


図1 回答者の年齢層

質問1：自転車利用のタイプを4つに分けた（図2）。普段少しでも自転車を利用している人、していない人の割合は半々となる。

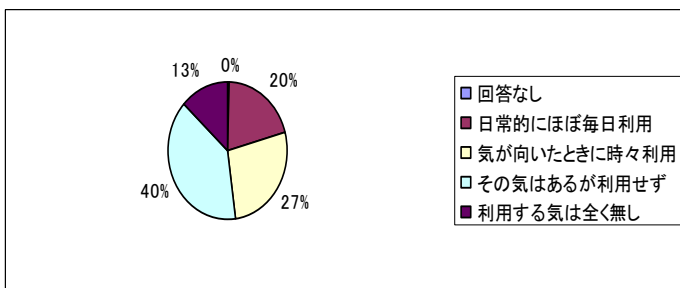


図2 自転車利用のタイプ

質問2：自転車を普段利用していない人を対象にその理由を聞くと、所要時間が最大の理由である。またその他の意見として、坂道が多い、道路が整備されていないので危険などが多く挙げられる（図3）。

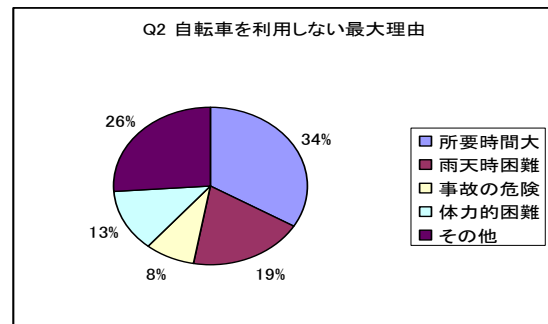


図3 自転車を利用しない理由

質問2で自転車を持っていないという意見も多数見られた。ここで自転車の有無についての質問3で、35%の人が自転車を持っていないとわかる（図4）。

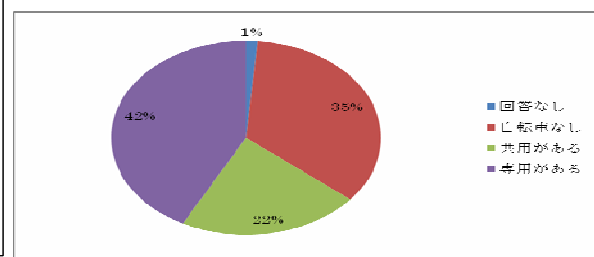


図4 自分用自転車の有無

ここで共用または専用の自転車を持っていると答えた人を対象に自転車のタイプを聞いたところ、図5のようになった。ギア付きの自転車が60%と多いが、3段程度の安価なものから、シティサイクルまで幅広い。

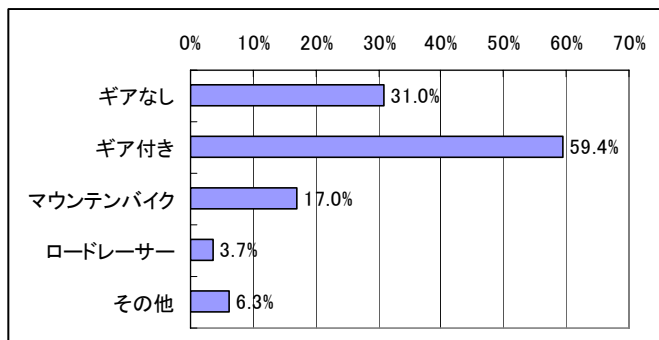


図5 自転車のタイプ (MR)

質問5：次に通勤の道のり、通常の通勤手段を聞いた(図6、7)。ここで、通勤手段は複数回答可としてある。通勤手段に関してはやはり自家用車で通勤が多かったが、2番目の交通手段としては自転車が多く挙げられ、自転車も貴重な交通手段として根付いていることが分かる。

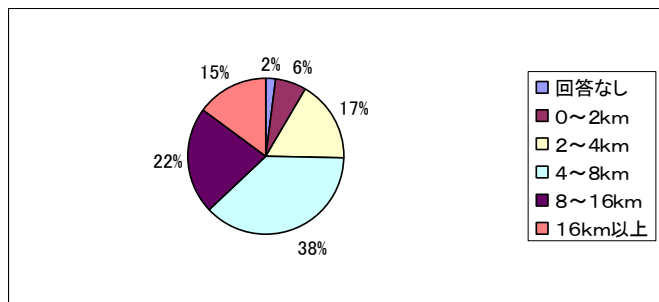


図6 自宅から職場までの距離

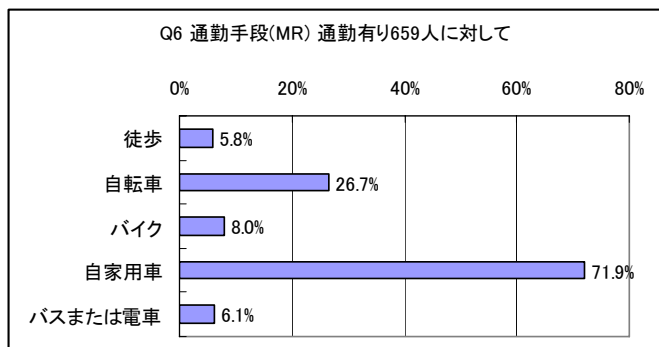


図7 通勤手段 (MR)

ここで通勤距離と自転車利用タイプの相関関係を図8に示す。自転車を毎日利用している人の通勤距離は0~2kmより2~4kmの人のほうが多いということが挙げられる。自転車通勤に適度な距離(健康面などで)ということだろうか？

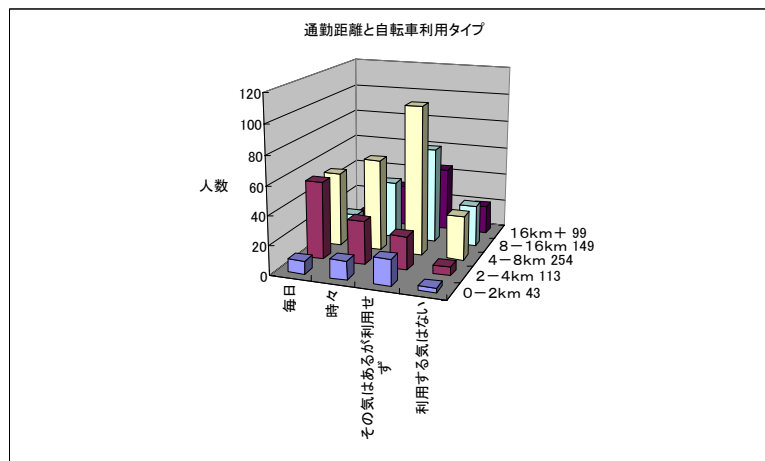


図8 通勤距離と自転車利用タイプ

質問7：次に通勤手段を選ぶ理由(図9)として、第一に所要時間、第二に移動の自由が挙げられる。環境配慮に関しては、3%にとどまった。

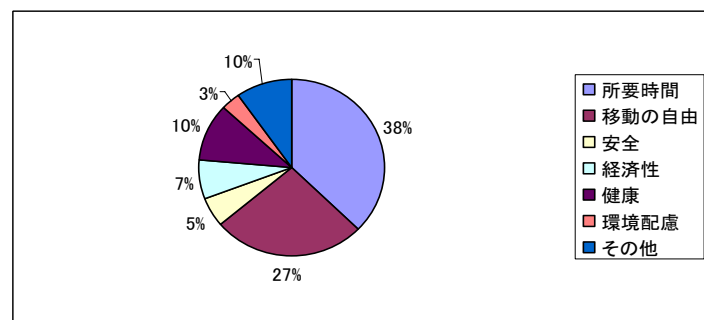


図9 通勤手段を選ぶ最大の理由

質問8：また自転車を利用するために、どのような条件があればよいかを4つの条件で質問を行った。質問8-A：まず団体内設備に関しては、自転車置き場の屋根が一番多く回答が得られ、ロックできる自転車置き場、空気入れなどの簡単な修理工房と続く(図10)。更衣室の要望が少ないが、アンケート対象企業に製造業が多く、更衣室の備えがあることが影響していると思われる。

を露呈している（図 13）。

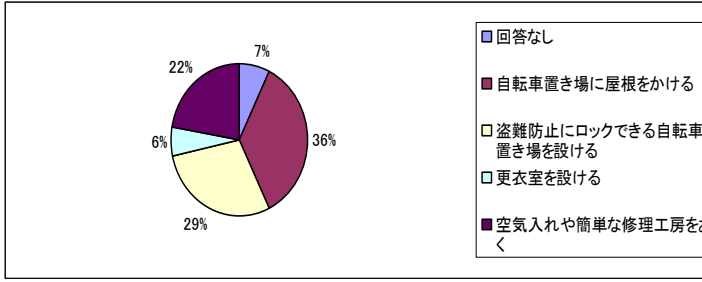


図 10 団体内設備に関して

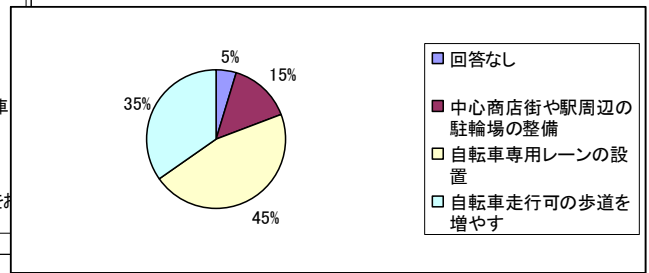


図 13 公共的環境に関して

質問 8-B：制度に関しては自転車通勤者に特別手当の支給を求める声が 4 割を超え、自転車購入に関しての割引や補助も 3 割の回答を得た(図 11)。

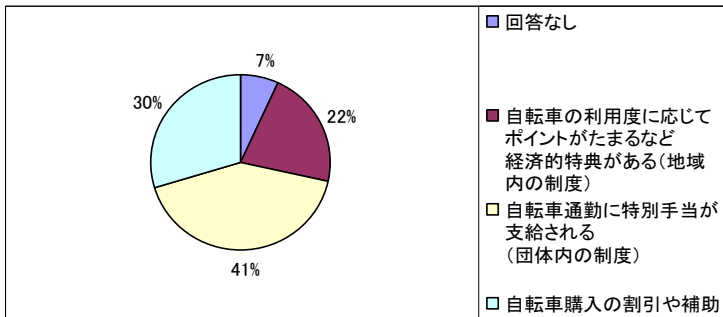


図 11 制度に関して

次に利用補助・付属品の配布に関して質問 8-C を行った（図 12）。これについてはサイクルコンピューターの配布が 44% を占め、これによって自転車に乗る気が起こるといった意見もあった。また自転車安全マップに関してはそこまで必要性は高くはないと感じているようだった。

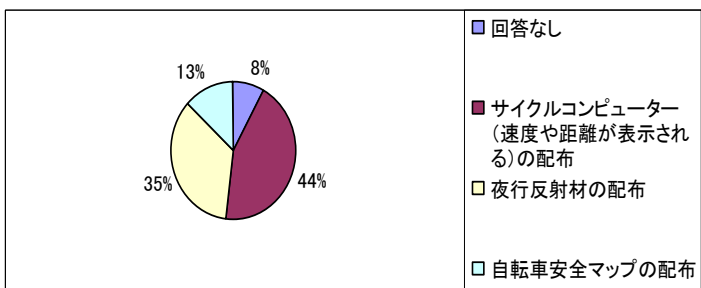


図 12 利用補助・付属品の配布に関して

最後の条件として、公共的環境に関する質問 8-D では、自転車走行レーンの設置、自転車走行可の歩道を増やすが多数を占め、現状の道路環境の悪さ

次に道路交通法などのルール、また標識などに関してどのくらい知識があるのか知るために以下の 3 つの問いに答えてもらった。

質問 9：自転車は原則として車道を走ること、車道は左側端を走っていることを知っているか？

質問 10：下図の交通標識は何を示しているか？



質問 11：自転車の飲酒運転は懲役または罰金刑になることを知っているか？

結果は 3 つの質問とも 9 割の方が知っていることが判明した。だが、それに比例せず法規を守れていないのが現状である。しかし、その裏側には道路環境の現状の悪さも一つの理由であるといえよう。

質問 12：最後に日常生活で運動をしているか？との問いには、運動していると答えた人の割合が 9 割を超えた。図 14 に運動の内容を示す。なお、複数回答ありである。

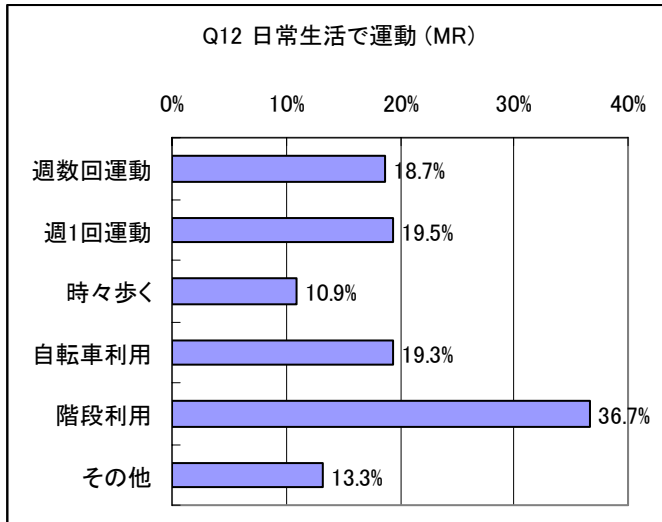


図 14 日常生活の運動

2-2. 自由意見から

(1) 自転車マナー

高校生の自転車マナーが悪いとの意見が多数あり、携帯電話の操作をしながらの運転、2列3列での並列運転。また信号無視など、大変危険である。自転車走行のルールやマナーなどを行政、警察、学校教育などで徹底させるべきではないか。

悪いのは高校生だけではなく、中学生、大学生でも走行マナーが悪い人がいると思われるが、高校生が朝の集団登校などで一番目につきやすいがために、このような指摘になったのだと考えられる。

(2) 道路

自転車で安全に走れる道が無いということで、路側帯が狭く段差ばかり。歩道も多く、かつ狭いということでも危険である。道路設計に自転車に対する配慮がなく改善すべき。

これは日本での道路整備が4輪自動車の高速走行優先で整備されてきたため、また運転免許教育でも自転車への正当な配慮と尊重を怠ってきたための結果でもある。

その中で、自転車専用レーンネットワークを整備してほしいという意見も数多く見られた。

(3) 運動の順序

温暖化防止、健康を唱える前に、事故防止、走行環境整備に務めるべきという厳しい意見もあり、今の宇部市の道路環境で自転車通勤は危険すぎる。自転車促進のリスクをきちんと考えるべき。これは運動の順序が間違っている。

(4) 自動車に対して

自動車に対しての意見として、

- ・ 接近すぎる追い越し
- ・ スピード出しすぎ
- ・ 前方不注意
- ・ 歩道にも違法駐車

など自転車で何度も危険な思いをしたという指摘も多々ある。自動車が自転車や歩行者より優先と考えているのが間違いである。

(5) 公共交通機関

自転車利用のために、最寄り駅やバス停などや会社へ自転車を利用するために、乗り捨て可能な自転車を導入してほしい。またバスやJRの頻度を増やし利便性を増してほしいという意見があり、これによって、自転車通勤を検討するという意見もあった。

(6) 運動に関して

何十年も自動車移動を前提とした街づくりをしてきて、急に、自転車や公共交通を使いましょうといわれても無理である。郊外に家があり、職場も市中心でない人はどうやって自転車または公共交通機関で通うのか？

スプロールを放置した、県・市の都市計画の責任も大きいのではないだろうか？

3. 団体アンケートの結果

3-1. 集計結果

40団体からアンケートを回収した。

自転車の利用促進のための取り組みに関するの質問に答えてもらった。

まず通勤に関するの結果を以下に示す。

質問1：ノーマイカーデーを設定しているかとの問いに、40団体のうち12団体（30%）が実施していると答え、その中で月に1,2回実施と答えた団体が9団体だった。市役所を中心とする公共団体では、取り組みが進んでいるが、民間企業ではまだ取り組みが少ない。

質問3：通勤手当を支給している団体は38団体だったが、自転車通勤者に対して支給しているのはこの中で29団体だった。

自動車通勤の職員が駐車場を利用する場合、利用料金を徴収されないと答えた団体は34団体（85%）だった。

次に施設や講習などについての結果を示す。

質問7：自転車置き場に屋根があるか？

全部にある・・・29団体

一部にある・・・8団体

屋根はない・・・2団体

質問8：着替えの更衣室はあるか？

十分にある・・・24団体

一部にある・・・13団体

ない・・・3団体

質問9：自由に使える共用自転車は置いてあるか？

置いてある・・・21団体

置いてない・・・19団体

質問10：交通安全に関する講習が実施されているか？

実施している・・・15団体

実施していない・・・24団体

質問11：地球温暖化防止に関する講習が実施されているか？

実施している・・・27団体

実施していない・・・13団体

質問12：今後、自転車利用に有利な施策の導入予定はあるか？

予定なし・・・38団体

予定あり・・・2団体

質問13：図15はこの40団体における職員の通勤手段の割合を示す。自家用車利用者の割合が一番高いことが見てとれる。また自転車での通勤者が5割の団体もあるが、これは全職員2人に対して1人が自転車通勤である場合などである。

通勤手段の割合

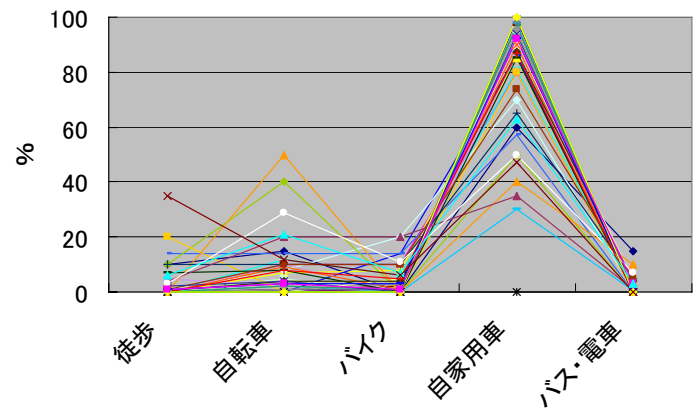


図15 通勤手段の割合

図16には団体所在地の宇部新川駅からの直線距離を横軸に、自家用車通勤率を縦軸に示す。郊外へ行くほど自家用車通勤率が高く成る傾向が顕著であるが、3km以内の立地では、車利用に差が大きい。図17には、宇部新川からの距離に対する自転車通勤率を示す。車とは逆の傾向で、距離が遠くなると自転車率が下がるが、ばらつきも大きい。

図 18 は各団体ごとに通勤手段の割合を示したものである。自家用車の通勤割合が低い順に並べ替えてある。

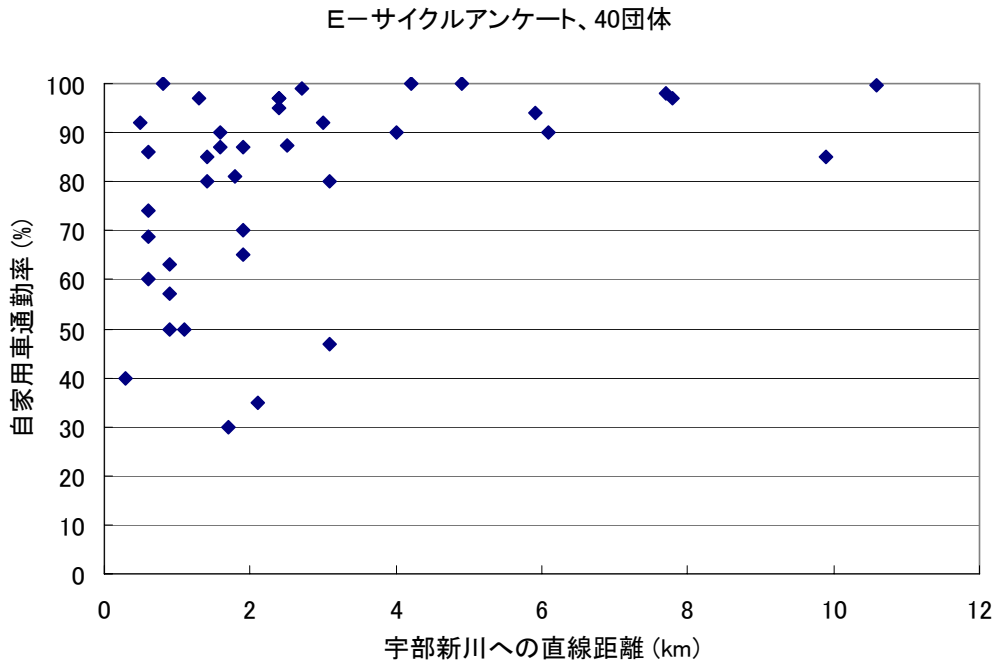


図 16 宇部新川への直線距離と自家用車通勤率の関係（山口市小郡に立地する 1 団体を除く）

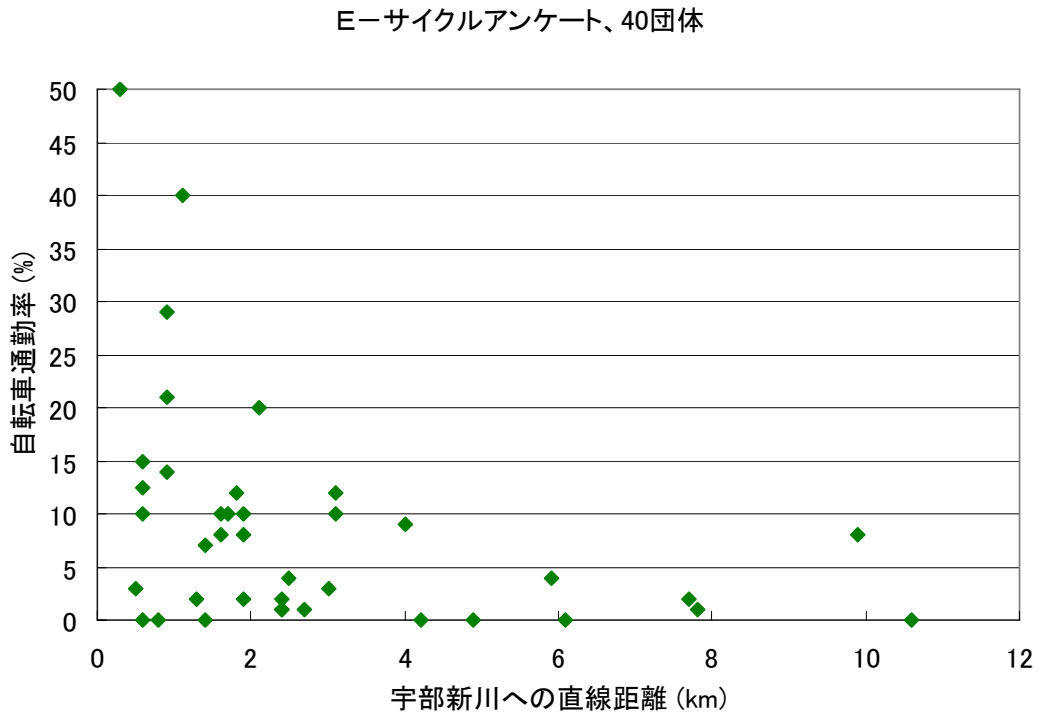


図 17 宇部新川への直線距離と自転車通勤率の関係（山口市小郡に立地する 1 団体を除く）

Eーサイクルアンケート、40団体

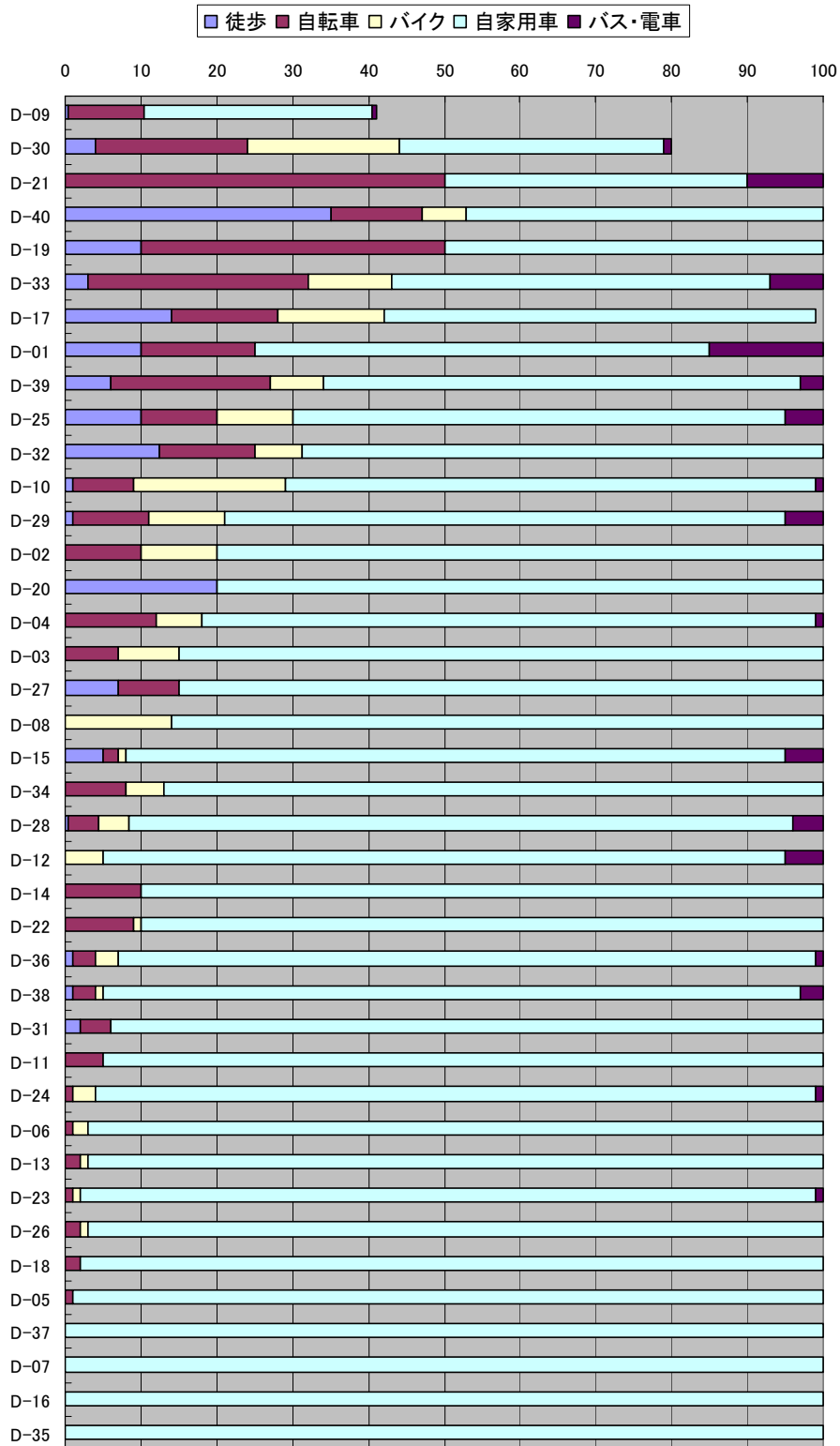


図 18 各団体の通勤手段割合、自家用車率の低い順

3-2. 自由意見から

(1) 自転車専用道路

工業専用ロードなどに自転車専用ロードなどが無いので危険である。
自転車専用ロードの設置や整備をしてほしい。

(2) 公共交通機関

公共交通機関の利便性を向上してほしい。接続や
運転間隔、終電時間など。

(3) 自転車利用促進

自転車利用促進のインセンティブがあればいいの
ではないか？駐輪場の整備や通勤者用自動車駐車場の
見直しなど。

4. まとめ

結果として宇部市ではまだまだ自転車を通勤などに
利用している人は少ないということが目に見えた。
だが、そこには様々な理由があり、自転車マナー、
道路状況、安全面、公共交通機関の利便性などが主
に挙げられた。

最終的な目標は自転車利用者の増大である。その
ためにまず挙げられるのは、道路整備も含めた安全
面の強化である。自動車に乗っている側からすれば、
自転車に対して危険を感じ、自転車に乗っている側
からしても、自動車に対して危険を感じるものが
多々あるようだ。その背景には、道路環境の悪さ
があるだろうと考えられる。そのために、歩道の
整備、自転車専用レーンの設置などが必要。どう
声をあげて行政に訴えかけていくことが課題では
ないだろうか？

また他に自転車利用を促す手段として、金銭的
インセンティブがあげられる。簡潔に言えば、自
転車に乗ったほうが得をする社会の構築である。
一つの例をあげれば、通勤手当などである。また
自転車に

乗るメリット（例えば、健康面など）を少しでも
具体的に伝えていけば、自転車に乗る割合も増
えるかもしれない。

最近テレビなどで環境問題、温暖化防止など
大々的に放映されているので、そんなことはだ
れもがわかっている。それでも、なかなか運
動が進まないのは、関心がない、もしくは経
済的などの理由で進んでやる余裕がないとい
うのが大半だろうと思われる。

奇麗ごとを並べるのではなく、少しでも強引
さが必要なのではないのか？そのことによ
り、結果的に自転車利用者が増え、温暖化防
止などにつながるのではないか。