

平成 21 年度

自転車活用による環境改善方策の調査研究  
報 告 書

財団法人 日本サイクリング協会

**KEIRIN**  **競輪補助事業**

---

平成 21 年度  
自転車活用による環境改善方策の調査研究事業  
報 告 書

---

目 次

調査研究委員会名簿	2
はじめに 財団法人日本サイクリング協会	3
本調査研究の概要	4
報告書の見方	4
問いの第 1 群 走行環境	5
問いの第 2 群 取り巻く状況	41
問いの第 3 群 サイクリングとドライブの距離等・排気量	65
アンケート回答者の概要	70
〈資料編〉	71
不都合個所の例	72
アンケート協力者からの手紙〈抜粋〉	76
まとめ	79

平成21年度自転車活用による環境改善方策の調査研究事業

——調査研究委員会——

【委員】

赤池	学	(株)ユニバーサルデザイン総合研究所	所長
蓮見	孝	筑波大学 人間総合科学研究科	教授
沢田	昌樹	時事通信社	運動部次長
小林	成基	(N)自転車活用推進研究会	理事長
澤田	裕	フリーランス	編集者
丸山	俊英	(財)自転車産業振興協会	統括事業部次長
山本	耕治	(財)日本自転車普及協会	事業部部長
川口	豊勝	(社)自転車協会	業務部長
佐藤	米治	(財)日本サイクリング協会	専務理事

(順不同)

## はじめに

本書は、競輪の補助金を受けて平成 21 年度に行った「自転車活用による環境改善方策の調査研究事業」の報告書である。

本調査は、地球環境保全に寄与する「ドライブからサイクリングへの移行促進」という基本方針に立脚し、平成 21 年度を初年度として、3 年間の複数年度に渡る事業として計画されたものである。

その狙いは、CO<sub>2</sub>を排出する自動車から、CO<sub>2</sub>を排出しない自転車への移行促進を図ることで、相当量の CO<sub>2</sub>が削減できるという数値を多方面に渡って導き出そうと試みるものである。その初年度事業として今回、自転車活用の普及を促す大前提となる「サイクリング環境の諸課題」を抽出すべく、日本サイクリング協会のネットワークを活用したアンケート調査を実施した。

CO<sub>2</sub>の削減をもたらす交通システムとして、自転車に追い風が吹いている現在、サイクリング愛好家に留まらず、レジャーや観光をドライブで行っていた層をサイクリングに移行させることは、低炭素社会づくりにおける重要な選択肢の一つである。しかし、自転車先進国に比べ、わが国のサイクリング環境は未だ十分に整備されていない状況にある。そこで原点に戻り、現行のサイクリング環境について、「どのように感じているか」、「具体的に何がどのように劣っているか」、「サイクリング環境が改善された場合、サイクリングの頻度がどのように変化するか」を、サイクリングとドライブの双方を楽しんでいる方々に尋ね、その内容の詳細をまとめたものである。

本調査結果が、サイクリング環境の改善の一助になれば幸甚である。

財団法人 日本サイクリング協会

平成 21 年度 自転車活用による環境改善方策の調査研究事業

調査研究委員会委員長 ユニバーサルデザイン総合研究所所長 赤池 学

## 調査研究の概要

今年度のアンケート調査は、財団法人日本サイクリング協会（JCA）の賛助会員 16,000 名中、JCA に直接所属の全国各地に在住する 4,400 名に対し「質問第 1 群・自転車の走行環境」として、路面状況、道路構造、サイクリングロード、信号、道路交通法、ルール・マナー遵守状況、警察官の自転車乗用違反者に対する指導状況、クルマの対自転車の状況、「質問第 2 群・サイクリング環境」として、輸送時の状況、公共交通機関への自転車持込状況、スポーツ用自転車の駐輪状況、宿泊施設の自転車の管理状況、旅行代理店などの所謂パックスツアーについてどう評価しているか、更に「質問第 3 群・サイクリングとドライブ関係」として回答者のサイクリングとドライブ状況、ドライブ時の使用車の排気量について、5 段階（設問によっては 3 段階）の回答形式としてアンケート調査し、1,719 名の協力を得た。

## 報告書の見方

**包括設問**＝問いは複数であるが対象が同一項ある場合の設問。事項によってはない場合がある。

**設問 Q ○－○**＝対象に関する問い

**回 答**＝アンケート設問の 5 段階若しくは 3 段階の回答番号に応じた回答数

**棒グラフ**＝アンケート設問の 5 段階若しくは 3 段階の回答番号に応じた回答数の棒グラフ

**円グラフ**＝回答番号に応じた回答数を百分率した円グラフ

**設問 Q ○－○の設問の意図**＝設問の動機説明

**分 析**＝回答状況に関する分析

## 問いの第1群 **走行環境**

**Q1-1～Q1-4の包括設問**

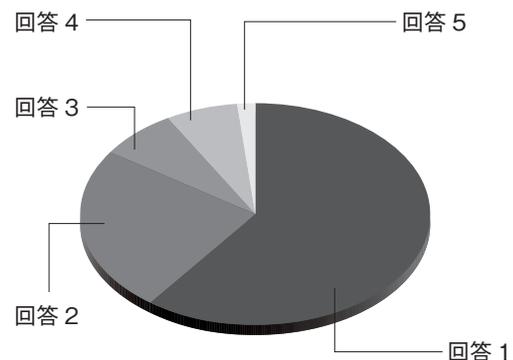
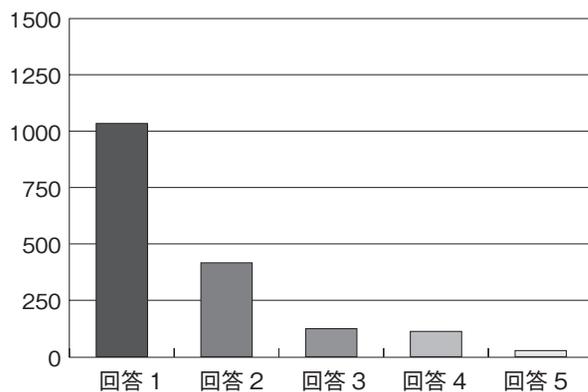
普段走っている道路を時速20km前後（以上でも）で走行する場合に道路左側の路肩から約1mまでの間の路面についてお伺いします。

**Q1-1の設問（道路左側端の路面状況—構造）**

国道など幹線道路でよくある車道の左端の側溝のフタとフタのつながり、グレーチング（排水用鉄製網）とのつながり、それらと路面の舗装とのつながりが平滑であれば走りやすいですが、それらについてお伺いします。

**回 答**

1	平滑でなく、タイヤがはずんだり溝にとられて危険だ	1,034	(60.4%)
2	走りやすい	416	(24.3%)
3	どちらともいえない	124	(7.2%)
4	概ね走りやすい	112	(6.5%)
5	とても走りやすい	27	(1.6%)
	合 計	1,713	(100%)



**Q1-1の設問の意図**

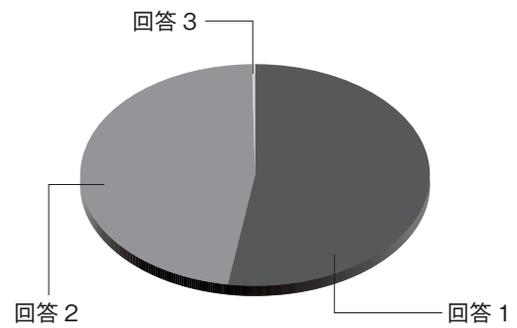
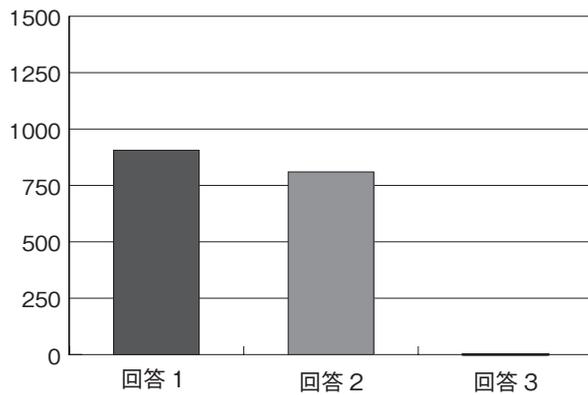
道路交通法第17条第4項で「車両は道路の中央から左を通行すること」、また同法第18条で「軽車両にあつては道路の左側端に寄って通行しなければならない」と定めており、自転車は同法第2条第8号及び第11号で軽車両として車両の範疇に規定されるので、この基本ルールに則って自転車が道路の左端を走る場合、道路の左端の道路構造に起因する路面状況が平滑であれば、ある程度の速度を出しても安全・快適に走れることになる。道路左側端の状況について、自転車走行において、安全・快適であるかをサイクリストの報告により把握しようとした。

**Q1-2の設問（改善に伴うサイクリング頻度）**

これが解消されたらサイクリングの頻度はどうなりますか。

**回 答**

1	多くなる	906	( 52.8 % )
2	変わらない	810	( 47.2 % )
3	どちらともいえない	1	( 0.1 % )
	合 計	1,717	( 100 % )



**Q1-2の設問の意図**

道路左側端の路面状態が快適に走れるようになった場合、サイクリング頻度が変化するかを把握しようとした。

**分 析**

現在の道路左側端の路面状況について、60.4%ものサイクリストが「危険」と感じており、「走りやすくない」と回答した方を合わせると84.7%のサイクリストが安全・快適に走行できないと感じている。特に「走りやすくない」を乗り越えて「危険」と感じているサイクリストがこれだけの数値を示すということは、車道における自転車通行の安全確保のため、車道左側端の平滑度を早急に引き上げる必要がある。

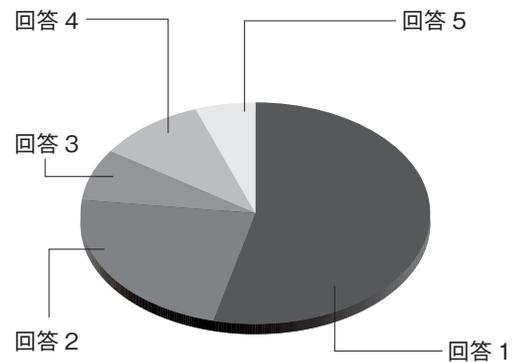
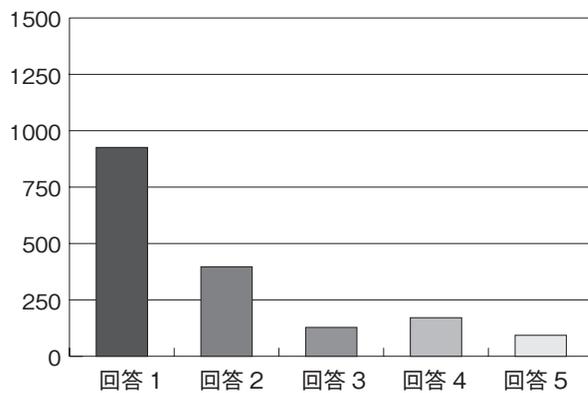
サイクリング頻度については、左側端の路面状況が改善されれば、約半数の方がサイクリング頻度が増えるという回答であり、CO<sub>2</sub>削減のために有用な改善事項であるといえる。

**Q1-3 の設問 (道路左側端の路面状況-補修)**

道路の左はじは穴や亀裂がなく、補修後の凹凸も無く、アスファルトは熱やタイヤに押されてシワになっていないと平滑で走りやすいですが、それらについてお伺いします。

**回 答**

1 平滑でなく、タイヤがはずんだり溝にとられて危険だ .....	926	( 54.0 % )
2 走りやすすくない .....	397	( 23.1 % )
3 どちらともいえない .....	128	( 7.5% )
4 概ね走りやすい .....	171	( 10.0 % )
5 とても走りやすい .....	93	( 5.4 % )
合 計 .....	1,715	( 100 % )



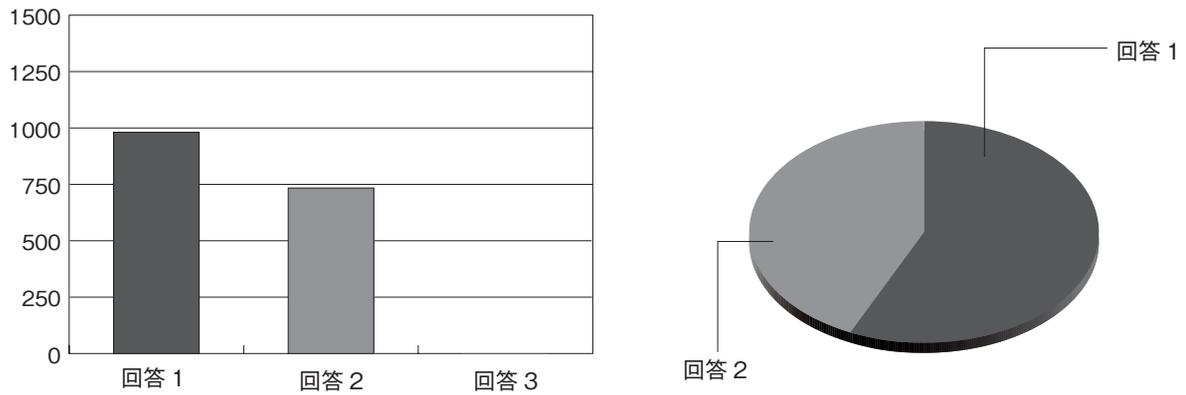
**Q1-4 の設問 (改善に伴うサイクリング頻度)**

これが解消されたらサイクリングの頻度はどうなりますか。

**回 答**

1 多くなる .....	981	( 57.2 % )
2 変わらない .....	734	( 42.8 % )
3 減る .....	0	( 0.0 % )
合 計 .....	1,715	( 100 % )

## 走行環境



### Q1-3、Q1-4の設問の意図

この設問の意図は、Q1-1と同様、道路左側端の路面状況について報告を得ようとしたが、この項では、道路左側端の補修に関する事項として区分した。

#### 分 析

道路左側端の補修に起因する路面状況については、「危険」と「走りにくい」の合計77.1%と、道路構造に起因する平滑度を阻害する要因の「危険」と「走りにくい」の合計84.7%に比し若干度合いが低いですが、それでも4分の3以上のサイクリストが路面の補修跡に関して悩まされていることがうかがえる。このことは、サイクリング頻度に関して見ると、補修に関しての改善が57.2%と道路構造に起因する平滑度の改善の52.8%よりも増えており、多くのサイクリストが路面の補修跡に常時悩まされ改善を強く望んでいると言える。

**Q2-1 ～ Q2-11 の包括設問**

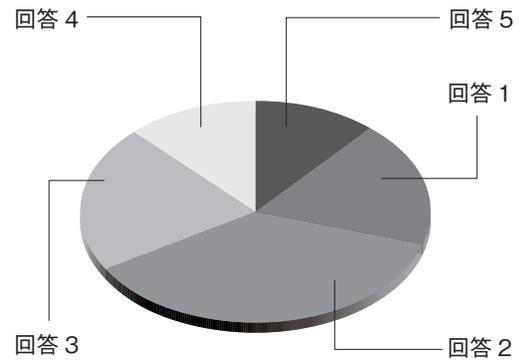
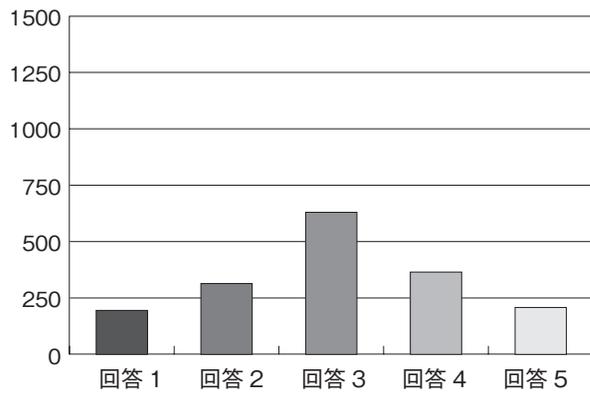
道路の構造についてお伺いします。

**Q2-1 の設問（分岐路の構造）**

道交法では自転車は左側端を走ると決められていますが、Y字路で右に分岐している方向に行きたいが、分岐点に横断歩道も無く、右側の車道まで車道を横断しなければならないような危険な思いをしたことがありますか。

**回 答**

1 常時ある .....	195	( 11.4 % )
2 かなり多い .....	314	( 18.3 % )
3 時々ある .....	630	( 36.8 % )
4 たまにある .....	365	( 21.3 % )
5 全くない .....	208	( 12.1 % )
合 計 .....	1,712	( 100 % )



**Q2-2 の設問（危険な場所の報告）**

1 ～ 4 とお答えのかたにお伺いします。場所をご記入下さい。○○県 郡 町  
 道路名（判ればで結構です。） 交差点名

**回 答**

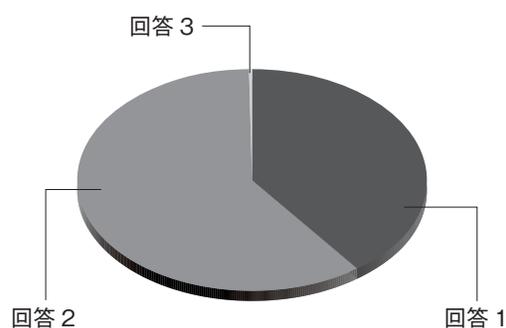
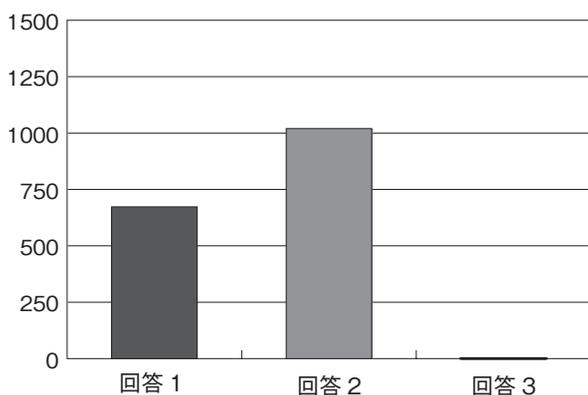
この回答は 38 ページに掲出した。

**Q2-3 の設問 (改善に伴うサイクリング頻度)**

これが解消されたらサイクリングの頻度はどうなりますか。

**回 答**

1 多くなる .....	673	( 39.7 % )
2 変わらない .....	1,020	( 60.2 % )
3 減る .....	1	( 0.1 % )
合 計 .....	1,694	( 100 % )



**Q2-1、Q2-2 の設問の意図**

Y 字路分岐を右方向に行こうとした場合、「自転車は道路の左側端通行」を遵守すると横断歩道もなく右方向に行けず、相当な走行距離を余計に強いられ、場合によってはルート変更も余儀なくされることもある。よって、やむなく分岐の右側の道路に移行しようとした場合、自転車が円滑に安全に通行できる状況にあるのかを把握しようとした。

**Q2-3 の設問の意図**

Y 字路分岐が円滑に安全に走れるようになった場合のサイクリング頻度が変化するかを把握しようとした。

**分 析**

横断歩道もない Y 字路については、「何時も危険な思いをしている」方から、「たまにある」という方までの合計が 87.9% も占め、いかに安全な自転車通行に配慮していない Y 字路の箇所が多いか、行政サイドが完全にクルマのみを通行の対象としか捉えていないと判断せざるを得ない。

また、サイクリングを行う上でほとんどのサイクリストが Y 字路を危険な思いをしながら通行していることもわかった。

この部分について、問題が解消されると、39.7% のサイクリストがサイクリングの回数が増えると回答しており、この項についても CO<sub>2</sub> 削減のために有用な事項であると言える。

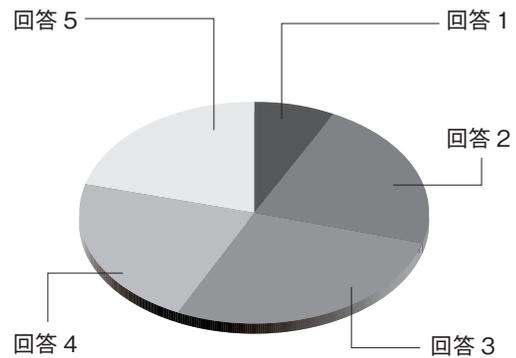
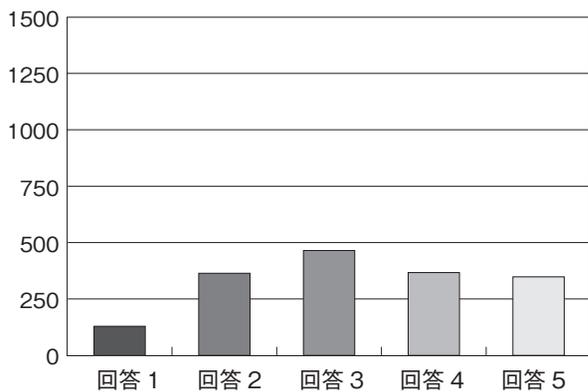
なお、この事項の改善案は、道路構造として自転車専用の分岐路を整備することが最善策であり、次善の策として道路交通法の改正が伴うが、路面への自転車走行用の分岐案内表示を行うことである。現状の法の範囲での改善としては、横断歩道と信号の設置整備を行うことである。

**Q2-4 の設問（高架部分）**

幹線道路の立体交差の高架部分の始まりに自転車通行禁止の標識は無いが、側壁など道路の左端から車道までの幅には自転車の走行できる余裕がないところがある

**回 答**

1 常時ある .....	129	( 7.7 % )
2 かなり多い .....	364	( 21.8 % )
3 時々ある .....	465	( 27.8 % )
4 たまにある .....	367	( 21.9 % )
5 全くない .....	348	( 20.8 % )
合 計 .....	1,673	( 100 % )



**Q2-5 の設問（幅の狭い高架部分の報告）**

1～4 とお答えのかたにお伺いします。場所をご記入下さい。○○県 郡 町  
 道路名（判ればで結構です） 高架名

**回 答**

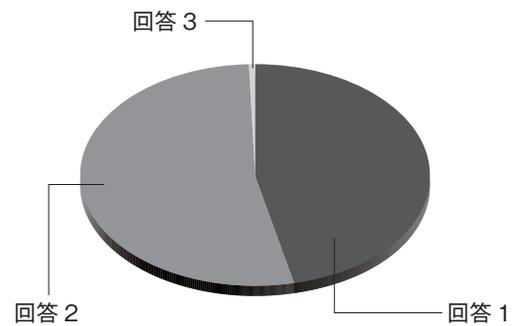
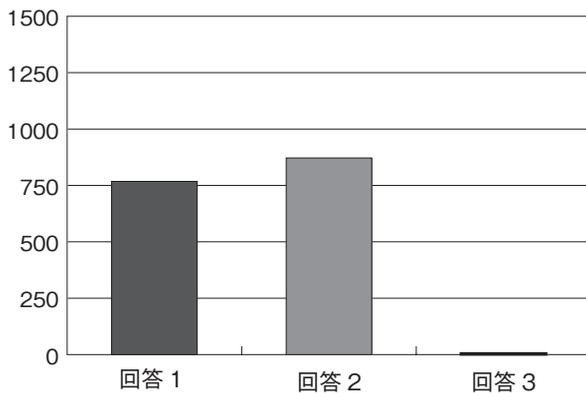
この回答は 39 ページに掲出した。

**Q2-6 の設問（高架部分）**

これが解消されたらサイクリングの頻度はどうなりますか。

**回 答**

1 多くなる .....	768	( 46.7 % )
2 変わらない .....	872	( 53.0 % )
3 減る .....	6	( 0.4 % )
合計 .....	1,646	( 100 % )



**Q2-4、Q2-5 の設問の意図**

自転車が通行可能な高架部分において、車道と側壁の間隔が狭いと後方から来るクルマが自転車を抜かず、自転車側も上り勾配では速度が遅くなり、双方がストレスを感じ、時には突然クラクションを鳴らされたことによりフラついたり、自転車の直近を強引に抜き去っていくクルマもある等、高架部分の自転車通行時に安全面に不安を感じる場面が多々ある。

立体交差の高架部分について、いかに安全な自転車通行に配慮していない高架部分が多いかをサイクリストの報告により実証しようとした。

**Q2-6 の設問の意図**

立体交差の高架部分が安全に走れるようになった場合、サイクリング頻度が変化するのかを把握しようとした。

**分 析**

自転車が通行できる立体交差の高架部分において、車道と側壁の間隔が狭く、通行に不安を感じる箇所があると回答したサイクリストのなかで、「常時ある」という方は Y 字路部分よりも若干減るが、「常時ある」という方から、「たまにある」方までの合計が 79.2% もあり、Y 字路同様、安全な自転車通行に配慮していない立体交差等の高架部分が如何に多いかがわかった。

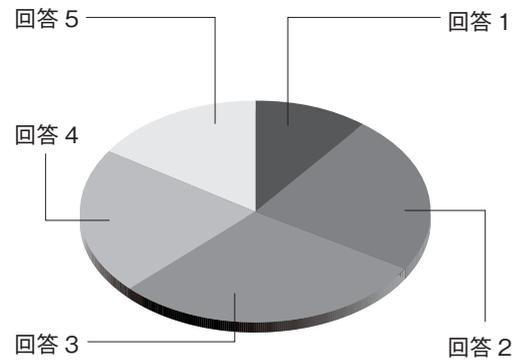
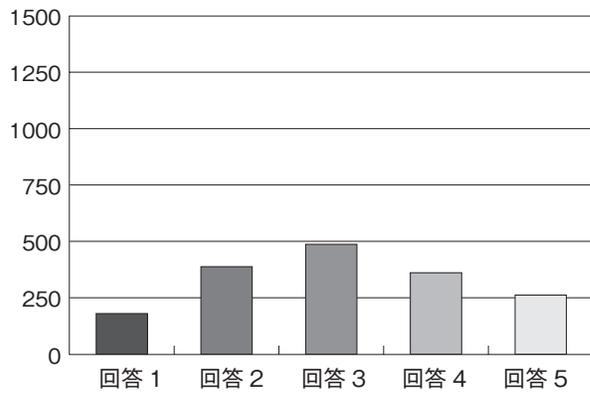
この部分については、問題が解消されると、Y 字路以上にサイクリングの回数が増えると回答しており、この項についても CO<sub>2</sub> 削減のために有用な事項であると言える。

**Q2-7 の設問 (橋・トンネル)**

大きな橋やトンネルで車道の幅が狭く、しかもクルマの速度が高く危険なので止む無く歩道を走行する場合、歩道の幅が狭く、歩行者、対向自転車がいたら止まらなければならないところがある。

**回 答**

1 常時ある .....	180	( 10.7 % )
2 かなり多い .....	388	( 23.1 % )
3 時々ある .....	487	( 29.0 % )
4 たまにある .....	361	( 21.5 % )
5 全くない .....	262	( 15.6 % )
合 計 .....	1,678	( 100 % )



**Q2-8 の設問 (橋・トンネルの報告)**

1～4 とお答えのかたにお伺いします。場所をご記入下さい。○○県 郡 町  
道路名 (判ればで結構です) 箇所名

**回 答**

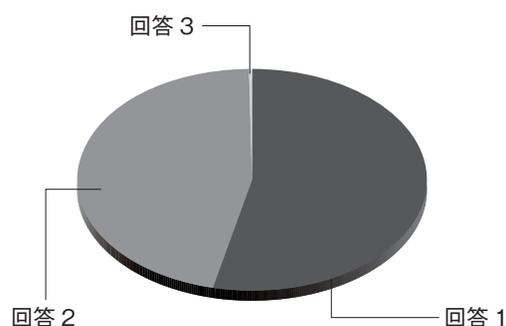
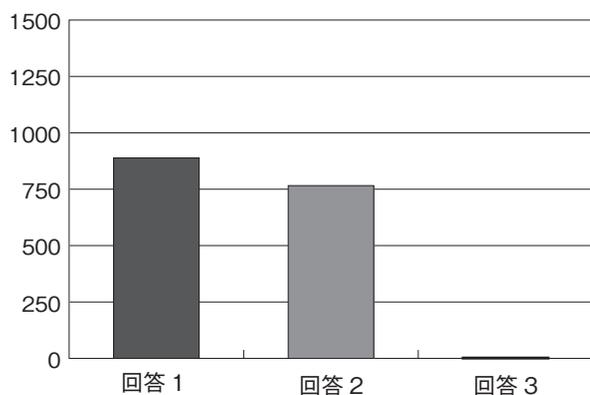
この回答は 40 ページに掲出した。

**Q2-9 の設問**

これが解消されたらサイクリングの頻度はどうなりますか。

**回 答**

1 多くなる .....	889	( 53.6 % )
2 変わらない .....	766	( 46.2 % )
3 減る .....	3	( 0.2 % )
合 計 .....	1,658	( 100 % )



**Q2-7、Q2-8 の設問の意図**

自転車が安全に通行できない歩道の無い橋やトンネルは全国至るところに見られるが、この調査では、比較的距離のある橋やトンネルにおいては、クルマの通行量が多く走行速度が高いため歩道を整備しているものの、その幅が狭く自転車通行に全く配慮していない橋やトンネルがいかに多いかを実証しようとした。

**Q2-9 の設問の意図**

立体交差の高架部分が安全に走れるようになった場合、サイクリング頻度が変化するかを把握しようとした。

**分 析**

「常時ある」から「たまにある」と回答したサイクリストの合計が 84.4% を占め、安全な自転車通行に配慮していない箇所がいかに多いかがわかった。

橋やトンネルの拡幅整備には相当な経費を要するが、一度整備が終わってしまえば、相当年数を経なければ改修は行なわれない。

したがって、改修に当たっては、歩道と自転車を分離する構造とし、歩行者と自転車がそれぞれ安全・快適に通行できるような改修を期待したい。

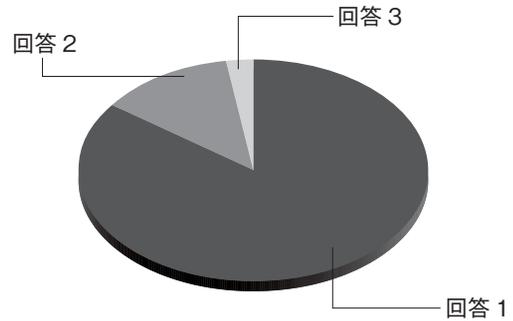
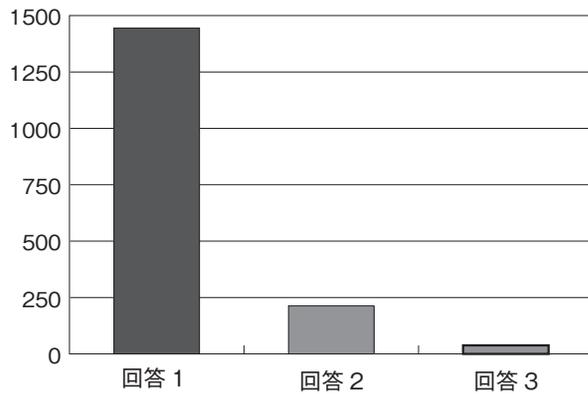
この部分については、問題が解消されると半数以上のサイクリストがサイクリングの回数が増えると回答しており、大多数のサイクリストが改善を望んでいることがうかがえ、この事項の改善も CO<sub>2</sub> 削減のために有用な事項であると言える。

**Q2-10 の設問 (舗装の補修)**

道路を掘り返した後の補修が凹凸で走りにくいので、補修にも路面が平滑になる基準を設けるべきだと思う

**回 答**

1	そう思う	1,445	( 85.2 % )
2	どちらとも言えない	213	( 12.6 % )
3	そう思わない	38	( 28.9 % )
	合 計	1,696	( 100 % )

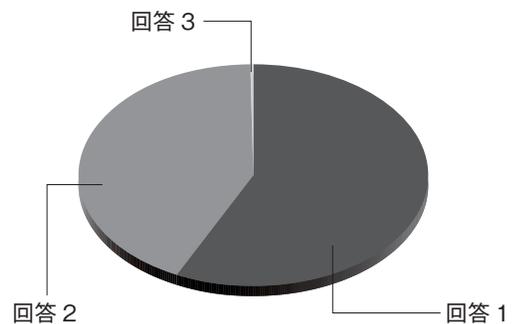
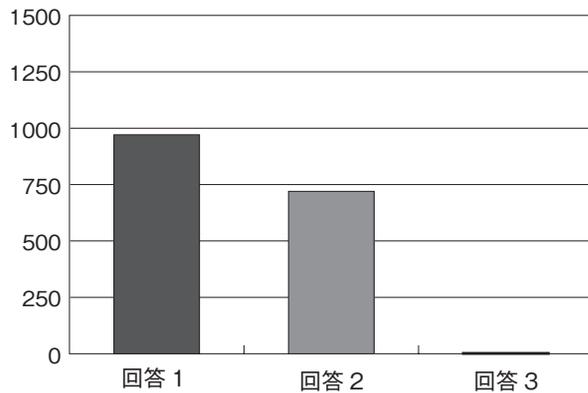


**Q2-11 の設問**

これが解消されたらサイクリングの頻度はどうなりますか。

**回 答**

1	多くなる	971	( 57.3 % )
2	変わらない	720	( 42.5 % )
3	減る	3	( 0.2 % )
	合 計	1,694	( 100 % )



### Q2-10 の設問の意図

自転車が行く車道左側端の状況に関する事項で、舗装の補修といっても、ガス、上下水道他、舗装を切り取って工事をした後、アスファルト等で埋めるものもあれば、舗装の亀裂、トラック等大型車両の通行で道路左側端のうねり状の補修、重さで凹んだ穴埋め、左側端を数十メートルにわたって細長く掘り返した後の補修と、その状況は様々であるが、どの場合でもほとんどの場合、補修部分が元の路面より盛り上がっていたり、ある程度の長さがある場合は表面が凸凹している。こういう路面をクルマで走行していても唐突に振動が生じて不快であるが、緩衝機構をフレームのしなりとタイヤの空気に頼り、常用速度が 20km 程度ではそれらの緩衝機構がほとんど効かないとあって良いスポーツ用自転車においては、補修箇所を通過する際は相当な衝撃となり、その回数が多いほど内臓に振動を与え、あたかもボクシングのボディブローと同じように疲労の原因となる。

路面補修に関して元の平滑な路面と同等になるような基準を設けるべきであると考えているサイクリストがどれだけ存在するかを明らかにし、路面補修の基準整備が必要であることを実証しようとした。

### Q2-11 の設問の意図

車道左側端部分のかかわる路面補修に関する基準が整備され、路面平滑度が改善された場合、サイクリング頻度が変化するのかを把握しようとした。

#### 分 析

車道左側端の自転車走行、特にある程度の速度をもって走行する場合、歩道の有無にかかわらず、全国の道路の補修跡の状態がほとんどの場合、盛り上がっていたり、凸凹であったりして、元の平滑な路面でなくなっていることがこの回答でわかった。自転車の安全で快適な走行を確保するうえで疲労に伴う注意力の低下を抑えることにもつながる走行環境の重要な事項である路面の平滑度を保つための基準整備が早急に望まれる。

なお、写真（72 ページ「斜めカットの補修例」）のように、道路の補修工事の切削線が車両の進行方向に対し、斜めに切って車輪に与える衝撃を和らげる工夫をし、補修後の路面も補修前の平滑度に近い平滑な路面に戻された工事箇所が実際に存在するので、基準の整備は実現不可能ではないはずである。

**Q3-1 ～ Q3-4 の包括設問**

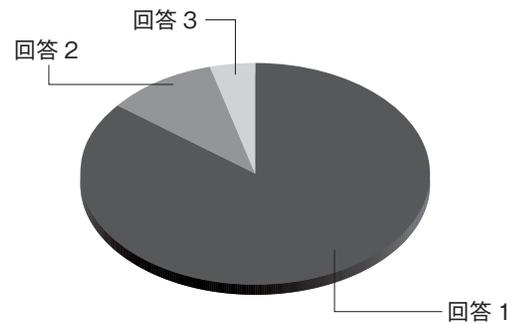
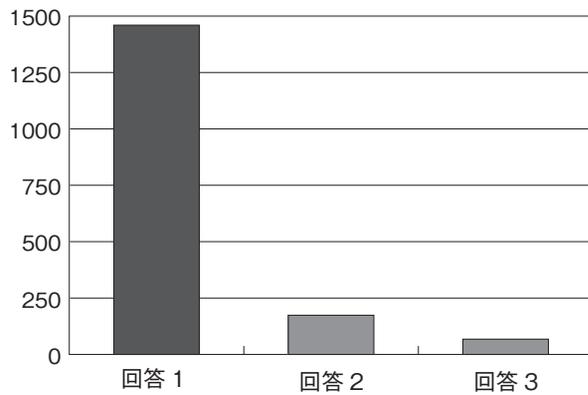
土手などのいわゆるサイクリングロードといわれている道路についてお伺いします

**Q3-1 の設問（クルマ止め）**

一般道との交差する箇所のクルマ止めについては車やバイクが入って来ないように必要な設備ですが、夜間でも認識でき、対向する自転車がいてもスムーズに通過できるものが良いと思いますか。

**回 答**

1 そう思う .....	1,460	( 85.8 % )
2 どちらとも言えない .....	174	( 10.2 % )
3 そう思わない .....	68	( 4.0 % )
合 計 .....	1,702	( 100 % )

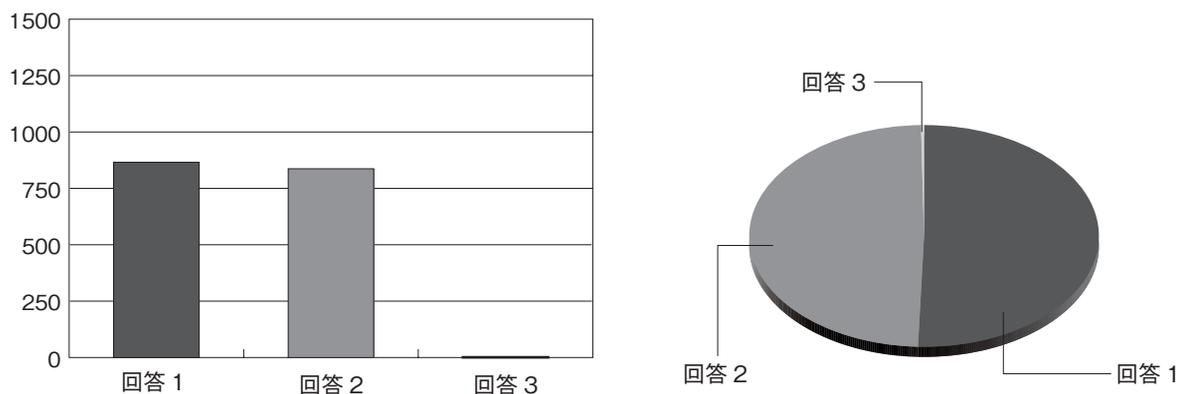


**Q3-2 の設問（分岐路の構造）**

一般道との交差する箇所のクルマ止めについては車やバイクが入って来ないように必要な設備ですが、夜間でも認識でき、対向する自転車がいてもスムーズに通過できるものが良いと思いますか。

**回 答**

1 そう思う .....	866	( 50.9 % )
2 どちらとも言えない .....	837	( 49.2 % )
3 そう思わない .....	2	( 0.1 % )
合 計 .....	1,702	( 100 % )



### Q3-1 の設問の意図

大規模自転車道をはじめとする全国に展開されるサイクリングロードにおいて、一般道との交差する箇所などに設置されているクルマ止めについては JCA が実施した平成 18 年度及び平成 19 年度の「自転車乗用に関する調査研究事業」において、設置状況、形状等の問題点について様々な角度から調査研究し、平成 19 年度の調査研究事業報告書で視認性、安全性、設置場所に応じた使用可能な構造のクルマ止めを提案したが、サイクリングロードを実際に利用しているサイクリストがクルマ止めについて、どう思っているか把握しようとした。

### Q3-2 の設問の意図

クルマ止めが円滑に安全に走れるようになった場合、サイクリング頻度が変化するかを把握しようとした。

#### 分 析

設問は、「夜間でも認識でき、対向する自転車がいてもスムーズに通過できるものが良いと思いますか」としていたため、サイクリストがクルマ止めに関して不具合を感じているか否か、という調査にはならなかったが、サイクリングロードを利用するサイクリストの 85.8%が、全国のサイクリングロードに整備されているクルマ止めについて、通行する時に安全に円滑に通過したいと願い、現状のクルマ止めに関わりの問題意識を持っていることが窺える。

注目事項として、サイクリングを日常的に楽しんでいるサイクリストは、大規模自転車道に代表されるように、多くのサイクリングロードといわれる自転車道は、その大多数が河川敷に沿った土手であったり、湖沼沿いであったり、海岸沿いであったりして、大概是単調な景色であり、地形上から走行に風の影響を受けやすいため敬遠されているであろうと予想していたが、クルマ止めについて「そう思う」と問題意識を持って回答したサイクリストが 85.8%も存在し、多くのサイクリストがサイクリングロードを利用していたことは予想外であった。

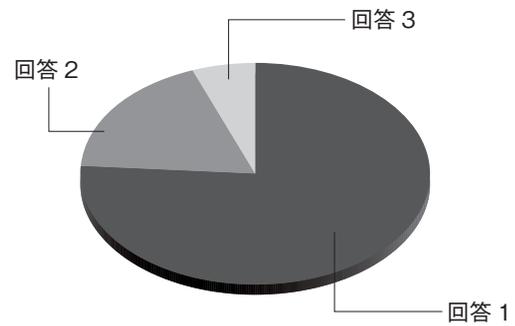
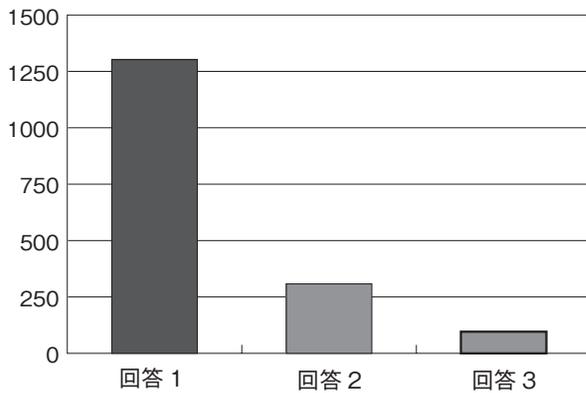
サイクリング頻度の変化については、設問が「これが解消されたらサイクリングの頻度はどうなりますか」というものであり、Q3-1 と整合されないが、この設問でサイクリング頻度が「多くなる」と回答した 50.8%のサイクリストは、クルマ止めに関し何らかの問題があると感じているからこそ、安全に円滑に通行できるクルマ止めになればサイクリング頻度が上がる、と回答しているので、この事項も CO<sub>2</sub> 削減のために有用な事項であると言える。

**Q3-3 の設問（専用道）**

サイクリングロードの大半が道路交通法上は徐行を強いられる歩道の自転車通行可の扱いとなっていますが、現在のサイクリングロードと平行するような自転車専用道を別に整備した方が良いと思いますか。

**回 答**

1	そう思う	1,302	( 76.5 % )
2	どちらとも言えない	308	( 18.1 % )
3	そう思わない	96	( 5.6 % )
	合 計	1,706	( 100 % )

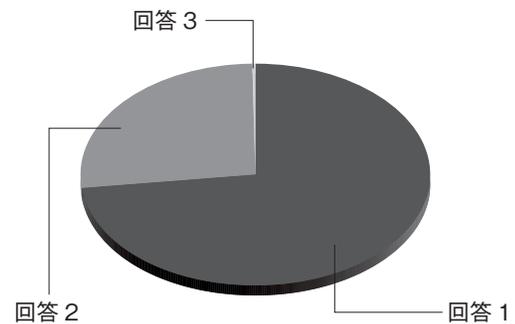
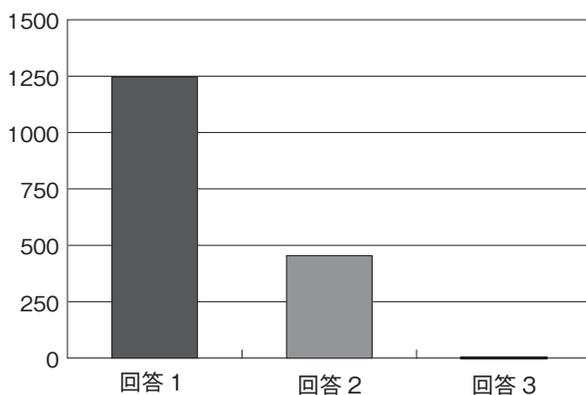


**Q3-4 の設問（専用道）**

これが解消されたらサイクリングの頻度はどうなりますか。

**回 答**

1	多くなる	1,246	( 73.2 % )
2	変わらない	454	( 26.7 % )
3	減る	2	( 0.1 % )
	合 計	1,702	( 100 % )



### Q3-3 の設問の意図

全国に整備されているサイクリングロードは、道路交通法第4条によると、その整備を行った都道府県の公安委員会が自転車専用道とするか、歩道における自転車通行可歩道（いわゆる自歩道）にするかを決定することになっており（※）、現状では大多数が自歩道となっている。

自歩道における自転車の通行方法は、道路交通法第63条の4第2項で「普通自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分（道路標識等により普通自転車が通行すべき部分として指定された部分〈以下この項において「普通自転車通行指定部分」という〉）があるときは当該普通自転車通行指定部分を徐行しなければならない、また、普通自転車の進行が歩行者の妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。」と定められている。

この条文の前段で規定しているのは、普通自転車が自歩道を通行する場合、普通自転車通行指定部分（自転車通行帯）がない場合は車道寄りを歩行者がいても、いなくても、また自転車通行帯がある場合も、歩行者がいても、いなくても徐行して通行せよ、ということである。そして、後段では、歩行者が通行している場合は、その通行を妨げることとなるときは一時停止して絶対的に歩行者を優先せよ、ということである。

このような法的制約がある自歩道扱いのサイクリングロードにおいては、道路交通法を遵守して徐行する場合、警察の解釈によると徐行とは「直ちに停止できる速度」であり、ブレーキの効きの良いスポーツバイクでもせいぜい時速5～6km程度の速度でのサイクリングとなる。

現状においても、首都圏のサイクリングロードでは散歩道として利用している歩行者と自転車のトラブルが頻発しており、安全で快適なサイクリングは望めない。

したがって、安全快適なサイクリングを行う環境として、クルマや歩行者に走行を阻害されない自転車専用道の整備が必要となるが、サイクリストが、そのことについてどう思っているか、把握しようとした。

#### ※道路交通法第4条（公安委員会の交通規制）

都道府県公安委員会（以下「公安委員会」という。）は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、又は交通公害その他の交通に起因する障害を防止するため必要があると認めるときは、政令（ここで云う政令とは、道路交通法施行令）で定めるところにより、信号機又は道路標識等を設置し、及び管理して、交通整理、歩行者又は車両等の通行の禁止その他の道路における交通の規制をすることができる。この場合において緊急を要するため道路標識等を設置するいとまがないとき、その他道路標識等による交通の規制をすることが困難であると認めるときは、公安委員会は、その管理に属する都道府県警察の警察官の現場における指示により、道路標識等の設置及び管理による交通の規制に相当する交通の規制をすることができる。

### Q3-4 の設問の意図

自転車専用道が整備された場合、サイクリング頻度が増えるのかを把握しようとした。

## 分 析

全国の多くのサイクリングロードが法的には自歩道であるため、特に都市部に近いサイクリングロードは、整備された時代はその付近は田畑であったり山林であったりした土地が、都市の拡大に伴い、宅地化され、住民の散策などに利用されるようになった。

時を同じくしてスポーツ用自転車の利用増大に伴い、近郊のサイクリングロードは、自転車のルール、マナーが伴わないスポーツバイク初心者が多く利用するようになり、サイクリストにとっては、サイクリングロードが相当走り難い環境となってしまっている。そのことが「そう思う」と回答した76.5%という数値に表れている。

また「そう思う」と回答したサイクリストは、現在整備されているサイクリングロードが、自身のサイクリングコースとして適当であるからこそ、「現在のサイクリングロードと平行するような自転車専用道を別に整備した方が良い」と思っていると思われる。

また、「そう思わない」と回答したサイクリストの中には、現状のサイクリングコースと平行しない全く別ルート of 自転車専用道の整備を望んでいることが窺える。

今後、高齢化や健康意識の高まりを背景とした中高年のサイクリストの増加が予想され、すでに定年後に夫婦で自転車先進国まで行って安全なサイクリングを楽しんでいるサイクリストがマスコミで紹介されるなどの動きが見られるように、国内でも全国をサイクリングしようとするサイクリストが多くなることが予想される。

したがって、大規模自転車道に代表される、全国に展開しているサイクリングロードについて、歩行者のほとんど利用しない路線については自歩道から自転車専用道に変更し、近郊路線においては、現状のサイクリングロードを自転車専用道に変更するとともに、自転車道の整備に比し、経費の軽微な歩行者専用の歩道を整備することを提案する。

自転車専用道が整備されると、73.2%のサイクリストが回数が増えると回答しており、この項についてもCO<sub>2</sub>削減のために有用な事項であると言える。

**Q4-1～Q4-2の包括設問**

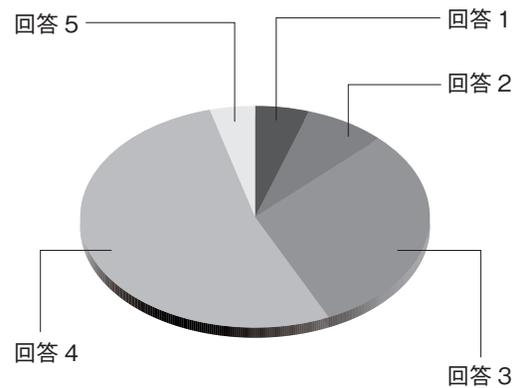
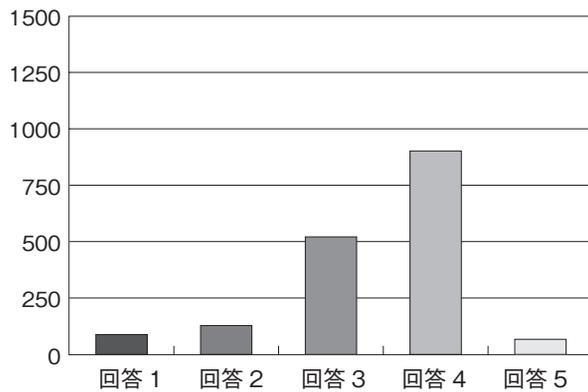
信号についてお伺いします。

**Q4-1の設問（信号の見易さ）**

交通信号は、街路樹や広告看板にさえぎられること無く、夜間でも他のネオンサインなどの明るい赤や黄色の強い光に紛れずに見やすいことが必要ですが、自転車で普段走っている道路ではどうですか。

**回 答**

1 見にくい箇所が多い .....	88	( 5.2 % )
2 かなり見にくい箇所がある .....	128	( 7.5 % )
3 少し見にくい箇所がある .....	521	( 30.5 % )
4 概ね見やすい .....	902	( 52.9 % )
5 とても見やすい .....	67	( 3.9 % )
合 計 .....	1,706	( 100 % )

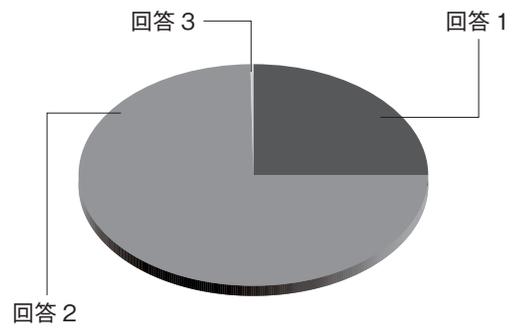
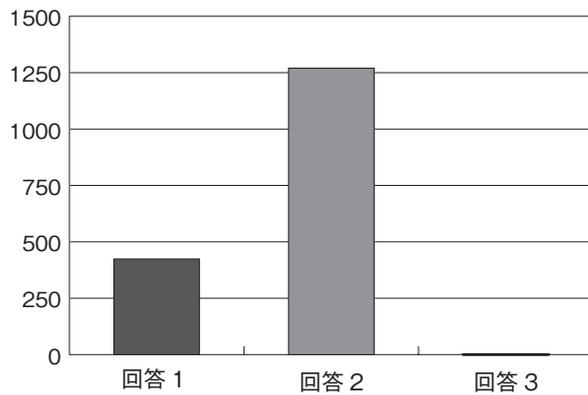


**Q4-2 の設問（改善に伴うサイクリング頻度）**

これが解消されたらサイクリングの頻度はどうなりますか。

**回 答**

1 多くなる .....	424	( 25.0 % )
2 変わらない .....	1,270	( 74.9 % )
3 減る .....	1	( 0.1 % )
合 計 .....	1,695	( 100 % )



**Q4-1 の設問の意図**

交差点などの信号機を見る場合、自転車が車道の左側端を走りながら信号を見る位置と、走行車線を走るクルマの運転席から信号を見る位置では異なるため、サイクリストが現状の信号について見やすいのかを把握しようとした。

**Q4-2 の設問の意図**

信号が見やすくなった場合、サイクリング頻度が変化するのかを把握しようとした。

## 分 析

本調査研究事業においての信号の区分として、便宜上、交差点の上に設置されている信号を「交通信号」、横断歩道の歩行者に対面して設置されている人の形の記号を有する青色の燈火等の信号を「歩行者用信号」と称することとする。

一概に信号といっても、交差点の上部に設置されている「交通信号」と、交差点の歩行者の通行する横断歩道に設置されている「歩行者用信号」の2種類があり、自転車が従うべき信号については、どちらに従うのかは道路交通法の本条には明記されていない。

信号の意味に関する定めは、道路交通法施行令第2条第1項から第4項にかけて定められているが、これによると第4項で「公安委員会が、人の形の記号を有する青色の燈火、人の形の記号を有する青色の燈火の点滅又は人の形の記号を有する赤色の燈火の信号を表示する信号について、当該信号機の信号が歩行者及び自転車に対して意味を表示する旨を内閣府令で定めるところにより表示した場合における当該信号の意味は、次の表の上欄に掲げる信号の種類に応じ、それぞれ同表の下欄に掲げるとおりとする。」となっている。

この条項を要約すると公安委員会が「歩行者用信号」の周囲に「歩行者専用／自転車専用」と補助標識を付けた「歩行者用信号」では、自転車はこの信号に従わなければならない、ということである。

設問では、信号に関する質問としたときに、以上の背景を説明することは、紙面の関係からあえて省略した。よって、回答者の中には「歩行者用信号」を想定した方も含まれていると理解するべきであろう。

このことを踏まえて回答を見ると、交通秩序の原点である信号の見易さについて「見にくい箇所が多い」から「少し見にくい箇所がある」と回答したサイクリストが全体の43.2%で過半数以下ではあるが、737名が「信号が見にくい箇所がある」と感じていることがわかった。

信号が見やすくなった場合のサイクリング頻度については、25.0%、全体の4分の1の者が頻度が増えると回答しており、サイクリング中の信号の視認性による安全度が上がることもサイクリング頻度に影響している、と言える。

実際に車道左側端を自転車で走行している場合、注意を払う信号は「交通信号」の燈火であり、「歩行者用信号」は、「交通信号」の青色から黄色に変わる予告情報として捉えられている。

この場合、多くのサイクリストは車道走行ではある程度の速度をもって走行しており、道路交通法に従おうとすると「歩行者用信号」の周囲の補助標識の有無を確認するため速度を落とさなければならず、徒に速度を落とす行為は、後続の交通に対し流れを乱すことになり、自身も含め危険な状況を作り出してしまい現在の法規定が現実に即していないと言える。

交通の実態に応じながら安全を確保するためには、車道通行の自転車に対する信号は「交通信号」によることとし、「歩行者用信号」は、自歩道を通行する自転車に対して従わせるよう法改正すべきである。

**Q5-1 ～ Q5-4 の包括設問**

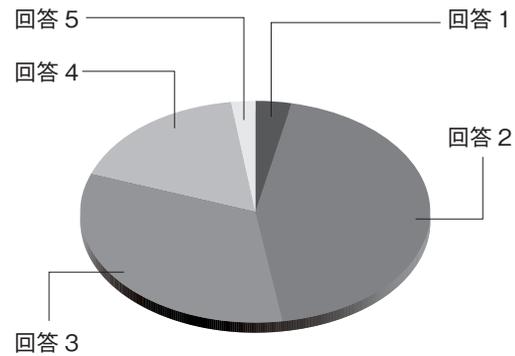
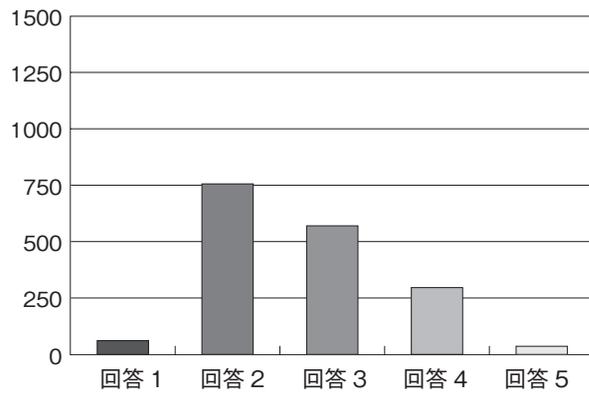
道交法についてお伺いします。

**Q5-1 の設問（道交法の理解）**

自転車走行に関する道路交通法の自転車に関することは整理されていて子供にも教えやすいことが理想ですが、ご自身は自転車走行に関する道交法をどう感じていますか。

**回 答**

1 全く判らない .....	61	( 3.5 % )
2 かなり判り難い .....	756	( 44.0 % )
3 どちらともいえない .....	570	( 33.2 % )
4 まあまあ判り易い .....	296	( 17.2 % )
5 とても判り易い .....	36	( 2.1 % )
合 計 .....	1,719	( 100 % )

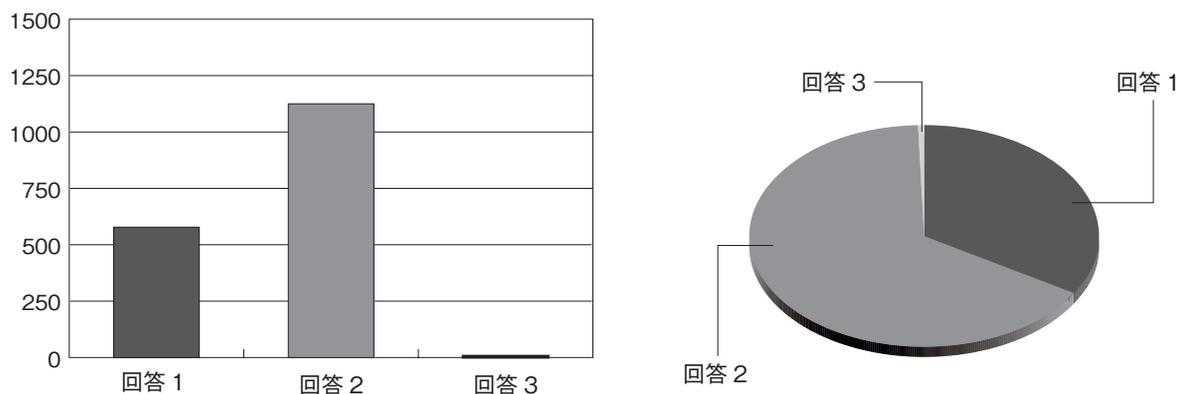


**Q5-2 の設問（改善に伴うサイクリング頻度）**

これが解消されたらサイクリングの頻度はどうなりますか。

**回 答**

1 多くなる .....	578	( 33.8 % )
2 変わらない .....	1,125	( 65.8 % )
3 減る .....	7	( 0.4 % )
合 計 .....	1,710	( 100 % )



### Q5-1 の設問の意図

最近、自転車の無秩序走行がマスコミで頻繁に報道される様に、自転車の走行に関する問題が顕著になってきている。

道路における自転車の走行に関しては道路交通法に規定されており、Q4 までに自転車の走行に関するいくつかの道路交通法を紹介したが、この他、自転車の機能に関すること、性能に関すること、合図の仕方、二人乗りに関する事などについての法律は、道路交通法以外に同施行令、同施行規則の他、各都道府県の交通規則までに分散しており、また、法律家でなければ理解できない言い回し、表現があり、一説には自転車先進国に比し、わが国の道路交通法ほど、最も複雑で、最も例外が多い法律はない、といわれるように一般の者にとってはとても理解しやすいとは思えず、サイクリストが道路交通法をどのように捉えているか把握しようとした。

### Q5-2 の設問の意図

自転車の走行に関する道路交通法が一般の者にも判りやすくなった場合、サイクリング頻度が変化するのかを把握しようとした。

#### 分析

自転車の走行に関する道路交通法について「全く判らない」が 61 名で 3.5%、「かなり判り難い」が 756 名で 44.0%、両方を合わせると 47.5%と約半数近くのサイクリストが「判り難い」と回答している。

この回答から言えることは、本来、自転車通行に関する道路交通法を諸規則まで含め、総合的に判りやすく整理し改正することである。

回答のもう一つの注目点は「どちらとも言えない」が 570 名で 33.2%と全体の 3 分の 1 を占めていることである。「どちらとも言えない」と回答した者は、道路交通法が「判り難い」でもなく「判りやすい」でもないから「どちらとも言えない」としたのであり、自転車に関する道路交通法自体を理解していないからこそこの回答を選択したと言える。

道路は、歩行者、自転車、クルマが利用する空間であり、道路を利用する上で、ルールがなければ成り立たない空間である。道路交通法がそのルールとなるが、一般の者にとって、道路交通法はクルマを運転する者のためにあるという漠然とした理解でしかない。

公共の場である道路においては、歩行者も自転車もクルマも道路を安全に利用するためにルールを定め、それを遵守しなければならない。従って、道路交通法はクルマの運転者のためのルールではなく社会ルールである。

重要なのは、決めたルールを皆が理解し遵守することにあるが、一般の者が道路交通法に触れる機会は、クルマの運転免許取得時か運転免許の更新時でしかない。しかしながら7歳の児童であっても自転車に乗って道路を走るときはルールを理解し、実践しなければならないのであるから、必然的に義務教育において社会ルール教育の一環として道路交通法を教えるべきである。

道路交通法を判りやすく整理し、改正することも重要であるが、法改正は、膨大な作業と時間と経費を要することも事実であり、実現可能な策として、今回の「どちらとも言えない」と回答した者が570名で33.2%も占めていたことを見れば明らかなおり、義務教育において交通教育が実質的になされていないことを示していることから、早急に教育現場において実効性のある交通教育を実施することを提言する。

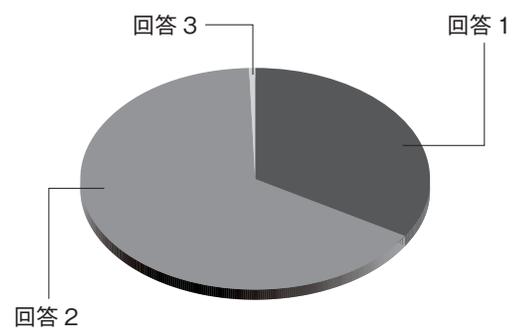
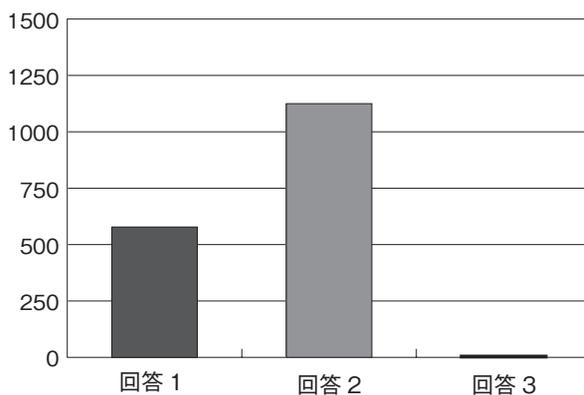
このことが実現した際は、3分の1のサイクリストがサイクリング頻度が多くなると回答しており、この事項もCO<sub>2</sub>削減に有効な手立てであるといえる。

### Q5-3の設問（2段階右折）

交叉点の2段階右折は自転車と車の混合交通の現状では合理的だと思いますか。

#### 回 答

1 全く思わない	166	( 9.8 % )
2 あまり思わない	395	( 23.2 % )
3 どちらともいえない	419	( 24.6 % )
4 ややそう思う	420	( 24.7 % )
5 そう思う	302	( 17.7 % )
合 計	1,702	( 100 % )

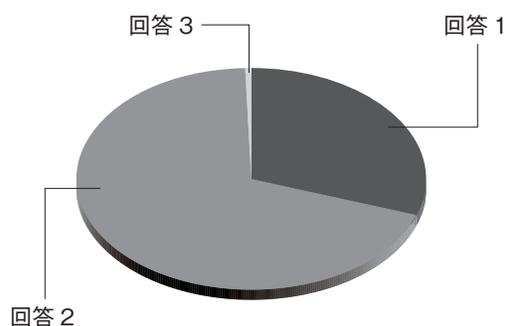
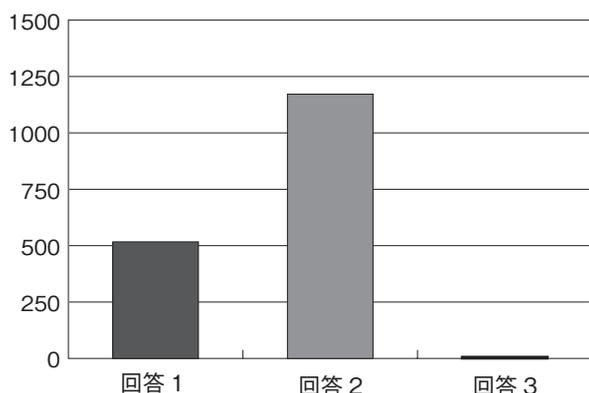


**Q5-4 の設問 (改善に伴うサイクリング頻度)**

これが解消されたらサイクリングの頻度はどうなりますか。

**回 答**

1 多くなる .....	517	( 30.5 % )
2 変わらない .....	1,172	( 69.1 % )
3 減る .....	7	( 0.4 % )
合 計 .....	1,696	( 100 % )



**Q5-3 の設問の意図**

自転車先進国においては、交差点で対向する車線を横切って進路を変更する場合、そのほとんどが、自転車をクルマと同等に扱うか（※1）、優先させている。（※2）しかしながら、わが国における道路交通法では、自転車が信号のある交差点を右折する場合、道路交通法施行令第2条第1項で「信号機に対面する対面する交通について」信号が青色のとき「軽車両は直進（右折しようとして右折するまで直進し、その地点において右折することを含む）し又は左折することができること。」と規定されており、所謂2段階右折をしなければならない。

わが国では自転車はクルマのように一回の青信号で右折が完了せず、大きな交差点では、右折に数分を要する場合もあり、交差点を右折する場合にクルマに比し、時間的損失を強いられているが、自転車を優先しない道路交通法の法体系と、自転車を邪魔者としか見ないドライバーの交通現状において、サイクリストが2段階右折をどう思っているか把握しようとした。

**Q5-4 の設問の意図**

2段階右折の規制がなくなった場合、サイクリング頻度が変化するのかを把握しようとした。

## 分 析

設問の「交差点の２段階右折は自転車と車の混合交通の現状では合理的だと思いますか。」の問いに対して「全く思わない」と「あまり思わない」の合計が561名、33.0%と全体の3分の1の者が２段階右折は不合理であると思っていることが判り、右折における自転車を優先する法改正が望まれる。

一方、「ややそう思う」と「そう思う」と回答した者が722名42.4%を占め、約半数近くのサイクリストが２段階右折を肯定していることが判った。

車道走行をしていると、クルマから幅寄せされたり、直近でクラクションを鳴らされたり、追い抜き様に急ブレーキしながら左折し、進路をふさがれること等、心ないドライバーから日常的に攻撃を受けているサイクリストにとっては、例え時間的損失があったとしても、安全に走行するためには、やむを得ないルールであると捉えられていると思われる。

したがって、自転車優先の右折に関する法改正とともに、ドライバーに対しても自転車優先、保護の意識を徹底的に植え付ける方策が必要である。

このことが解消された場合、517名、30.5%の者がサイクリング頻度が多くなると回答しており、CO<sub>2</sub>削減の有用な事項である。

※1 クルマと同等に扱う例として、米国では、右側通行が基本なので道路右端を走行している自転車が左折しようとするときは、走行しながら左折しようとする交差点の手前（距離は走行速度により異なるが、概ね100m程度）で後続のクルマに対して左手の手のひらを後ろに向けながら左上に高く掲げ、左折の意思を表示する。これを認識したクルマは速度を落とし、自転車が車道中央に出られるよう前車両との間隔を空ける。自転車は、後方の状況を見ながら前後のクルマの空けられた車道中央に進路を移し、前方の信号に従って前のクルマの後方に付きながら左折を開始し、交差点の中央を過ぎた辺りから、車道中央から道路右端に徐々に進路を変え、左折終了時に道路右端を走行する、という流れで、左折が青信号1回で終了する。前方信号が赤信号の場合は、間隔を空けてくれたクルマの前で信号待ちし、信号が変わった後は、同様の要領で左折する。

※2 自転車を優先するケースは、信号のある交差点において前方に自転車待機スペースが道路標示により設けられ、前方の信号が赤の時はクルマは、その待機スペースの前で止まり、自転車は待機スペースで青信号になるまで待機し、信号が青に変わり、対向車両が途切れたら自転車群が右（左）折を開始し、クルマは自転車群の後に続いて曲がり、自転車群が曲がり終わり道路端に移行するまで自転車群の後ろを走行するというものである。

**Q6-1～Q6-6の包括設問**

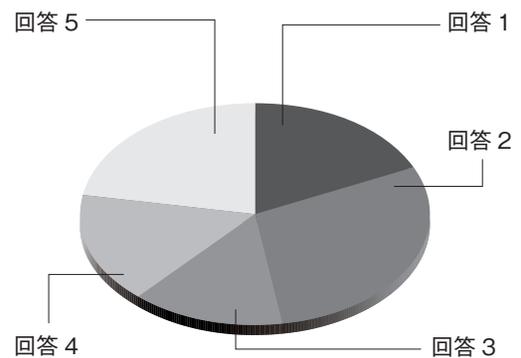
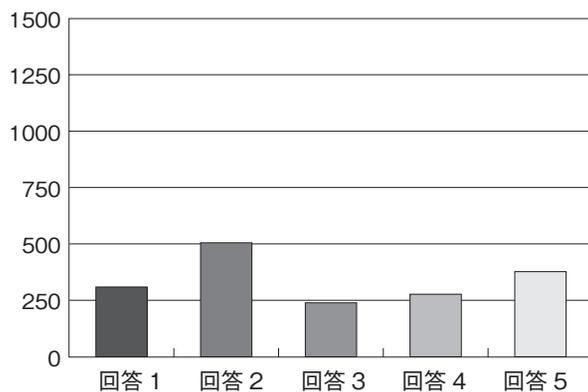
自転車に乗っているときのルール、マナーについてお伺いします

**Q6-1の設問（道交法の理解）**

ご自身も含め、自転車ユーザーは信号無視、無灯火、右側逆走などをせず、手信号で自らの行動を他の交通にはっきりと示す等、道交法を遵守し、相手に譲ってもらったら、挨拶を行動で表すなどのマナーを実践していて気持ちよく走れていると思いますか。

**回 答**

1 全く思わない	309	( 18.1 % )
2 あまり思わない	505	( 29.6 % )
3 どちらともいえない	239	( 14.0 % )
4 ややそう思う	277	( 16.2 % )
5 そう思う	377	( 22.1 % )
合 計	1,707	( 100 % )

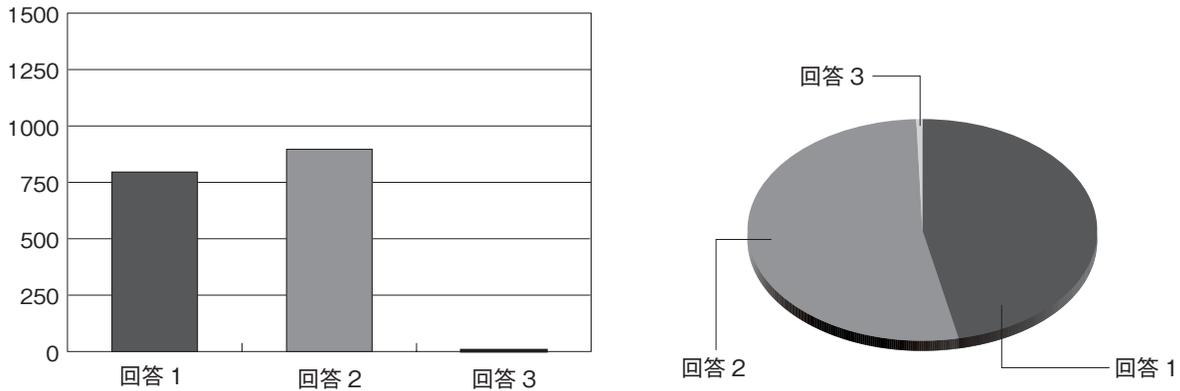


**Q6-2の設問（改善に伴うサイクリング頻度）**

これが解消されたらサイクリングの頻度はどうなりますか。

**回 答**

1 多くなる	796	( 46.8 % )
2 変わらない	897	( 52.8 % )
3 減る	7	( 0.4 % )
合 計	1,700	( 100 % )



**Q6-1の設問の意図**

最近、テレビの報道番組や新聞において自転車の無秩序運転や、サイクリングロードでのスポーツバイクが歩行者を無視した危険運転が目立つ等の報道が頻繁にされるようになった。このことに関し、常日頃、道路を走っているサイクリストが実際にどう思っているか把握しようとした。

**Q6-2の設問の意図**

自転車運転者のルール遵守状況や乗用マナーが良くなった場合、サイクリング頻度が変化するのかを把握しようとした。

**分 析**

わが国の自転車の保有台数は、財団法人自転車産業振興協会の統計資料「平成20年度版自転車保有台数」によると69,099,000台となっており、その車種別台数内訳は、同協会の平成20年度統計資料の「販売動向調査」の「1店舗当たりの車種別販売台数」の販売台数構成比を用いると、シティ車（1本スタンドで前カゴ付き・後ろ荷台無し）が18,035,000台、ホーム車（両脚スタンドで、前カゴ、後ろ荷台あり）が24,323,000台、折りたたみ車が2,073,000台、子供車が4,353,000台、幼児車が1,520,000台、マウンテンバイクが2,418,000台、スポーツ車（前カゴ無し・後ろ荷台無し・外装変速機付き）5,182,000台、電動アシスト車が3,870,000台となる（その他中古車7,255,000台）。このうち、子供車、幼児車のユーザーを除外した約55,970,000台の自転車が道路を通行しているといえる。

これだけの台数の自転車が日本全国の道路を通行しているが、Q5-1で触れたように、サイクリストですら半数近くは道路交通法が「全く判らない」「判りにくい」という回答であり、この傾向を自転車通勤、通学、買い物など、日常的に使用している者に当てはめて見ると、約55,970,000台のユーザーの半数は道路交通法を余り理解せずに自転車に乗っていると推察され、回答者814名、47.7%が自転車ユーザーがルール・マナーを守っていないと感じていることも肯首できる。

Q5-1で述べたように、年齢を問わず自転車運転者に自転車乗用におけるルール・マナーを早急に徹底する策を講じる必要があると言える。

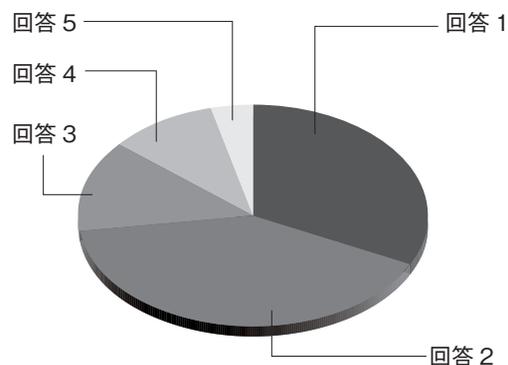
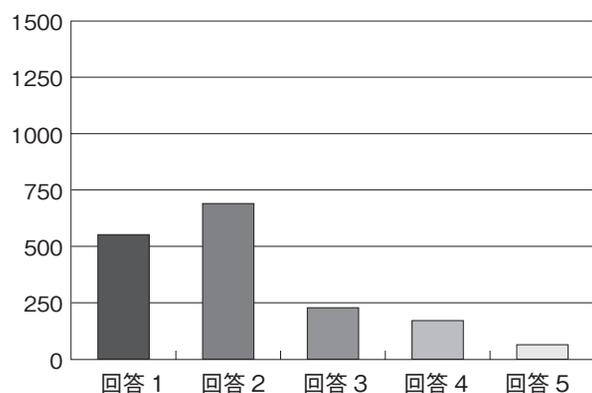
このことが改善されるとサイクリストの46.8%が、サイクリング頻度が増えること回答しており、この事項もCO<sub>2</sub>削減に有効な手立てであることがわかった。

**Q6-3 の設問 (警官の指導)**

交番の前や巡回している警察官、パトロールカーやバイクで巡回している警官は、自転車の二人乗り、無灯火、右側逆走、傘差しなど、自転車の違反者に対して、必ず注意を与え、指導していると思いますか。

**回 答**

1 全く思わない .....	552	( 32.4 % )
2 あまり思わない .....	690	( 40.5 % )
3 どちらともいえない .....	228	( 13.4 % )
4 ややそう思う .....	171	( 10.0 % )
5 そう思う .....	64	( 3.8 % )
合 計 .....	1,705	( 100 % )

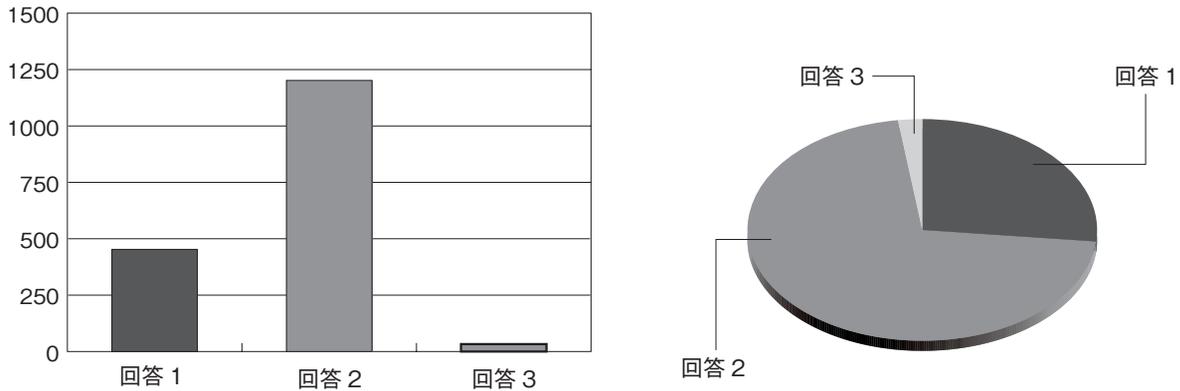


**Q6-4 の設問 (改善に伴うサイクリング頻度)**

これが解消されたらサイクリングの頻度はどうなりますか。

**回 答**

1 多くなる .....	453	( 26.8 % )
2 変わらない .....	1,202	( 71.2 % )
3 減る .....	33	( 2.0 % )
合 計 .....	1,688	( 100 % )



### Q6-3の設問の意図

わが国の自転車の乗用ルールは、道路交通法により道路の左側を通行し左側端走行と決められている。サイクリストのフィールドは公道であり、この社会ルールともいえる道路左側端通行の大原則を履行することによりサイクリング活動ができています。しかしながら、ここ数年、無秩序運転をする自転車が増加し、無灯火で逆走するなどの非常に危険な違反行為にサイクリストが遭遇する機会が増え、対自転車からの攻撃を意識せざるを得なくなってきており、また、スポーツバイクを乗用するサイクリストは、全て無謀運転をするかのような誤った認識を持たれるようになり、本来自由な乗り物である自転車への警察力の行使は本意ではないが、自転車の無秩序運転を早急に改善する対処方策として、警察の自転車の無秩序運転に対する取締りに期待する気持ちがあることは否めない。

設問は、このことを背景に、警察庁は平成20年に道路交通法を改正し、「自転車は、車道が原則」等、「自転車安全利用五則」のキャンペーンを展開するなど自転車の走行ルールを社会に周知したが、道路交通法を運用する現場の警官が、警察庁が意図した自転車乗用ルールを社会に周知徹底するため違反運転の自転車運転者に対する注意行為などを行なっているか、について一般の者よりも道路走行中に警官の行動を見る機会の多いサイクリストの目をとおして把握しようとした。

### Q6-4の設問の意図

警ら中などの警察官が、自転車の違反運転者に遭遇した際に常に注意を与えるようになった場合、サイクリング頻度が変化するかを把握しようとした。

#### 分析

サイクリストは、「現場警官は、違反者に必ず注意を与え指導している」とは「全く思わない」と「あまり思わない」の合計が1,242名、72.9%に達しており、春季・秋季の交通安全運動期間中に交差点に立哨し、信号の変わり目に合わせて笛を鳴らし、たまに強行突破しようとする二人乗りの高校生を停止させて注意を与えるなどするが、普段、警察署や交番前の立哨中には逆走、二人乗り、携帯使用、傘差し、夜間無灯火などの自転車が通過しても気が付かぬのかほとんど注意せず、また、パトロールカー、オートバイや自転車での夜間警ら中においても同様であり、警察官の自転車乗用に関する指導の現状をそのまま反映した数値といえる。

Q5-1での道路交通法の理解の項で触れたように、自転車の違反運転者のほとんどが、自転車

の走行に関するルールを知らずに運転し、違反しているという意識がないか、意識していても、向こうの交差点まで「少しなら」良いだろう、わざわざ向こうの信号まで行くのは「大変だから」良いだろう、ここは「誰も見ていないから」良いだろう、警官から「なにも言われないから」良いだろう、という自己中心的思考で自転車を運転する習慣が蔓延しており、この状況を打破するには、現場警官の普段の指導にかかっているといつてよいであろう。

サイクリスト側からすると、特に車道の逆走は、正面から走行してくる自転車を避けることになるが、サイクリストが止まるか、路肩寄りに進路を取るかすると逆走者の進路が車道にふくらみ、サイクリストが逆走者を危険な状態に晒してしまうので、心あるサイクリストは車道側にふくらみ衝突を回避する行動を取らざるを得ない。この場合、相手に注意を与えたいが最近の傾向として、注意すると逆に暴力を振るわれる可能性が高いので、迂闊に注意もできないのが現状である。

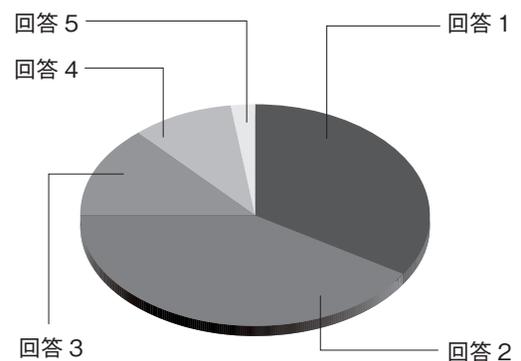
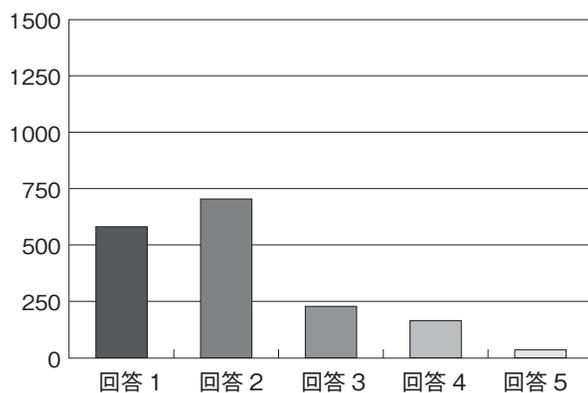
自転車の運転違反者がいなくなれば、サイクリング頻度が増えると回答した者が26.8%も存在するので、自転車の運転違反者に対しては、逆走を含め、現場警官の指導を期待するところである。

**Q6-5 の設問 (ドライバー)**

車道を道交法を守って走ってれば、ドライバーは追い越しや追い抜きなどは間隔を充分あけるなど自転車を優先してくれていると思いますか。

**回 答**

1 全く思わない .....	581	( 33.9 % )
2 あまり思わない .....	704	( 41.1 % )
3 どちらともいえない .....	228	( 13.3 % )
4 ややそう思う .....	164	( 9.6 % )
5 そう思う .....	35	( 2.0 % )
合 計 .....	1,712	( 100 % )

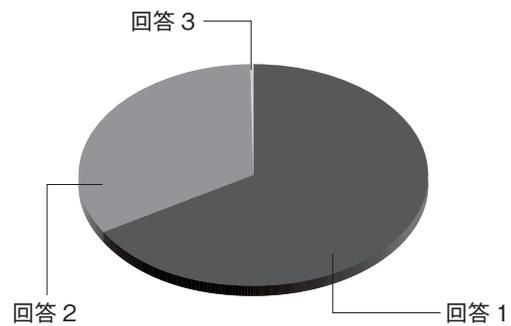
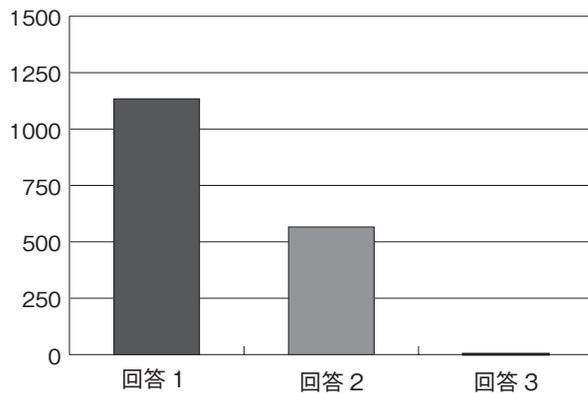


**Q6-6 の設問 (改善に伴うサイクリング頻度)**

これが解消されたらサイクリングの頻度はどうなりますか。

**回 答**

1 多くなる .....	1,134	( 66.6 % )
2 変わらない .....	566	( 33.2 % )
3 減る .....	3	( 0.2 % )
合 計 .....	1,703	( 100 % )



**Q6-5 の設問の意図**

自転車先進国といわれる国々のうち、欧州圏の国々の面積は、米国のように広大な面積を有さず、日本と同等の面積か、むしろ狭い国もある。よって道路の幅員も日本と同等であるにも係わらず、自転車先進国として存在するが、その大きな要因として、ドライバーの「自転車を優先させる」「サイクリストを守る」という意識があげられる。わが国において、ドライバーの自転車に対する意識をサイクリストがどう思っているか、をとおしてドライバーの意識を把握しようとした。

**Q6-6 の設問の意図**

ドライバーが自転車に対して優しくなった場合、サイクリング頻度が変化するかを把握しようとした。

## 分 析

回答したサイクリストのうち道路交通法を遵守して走行していても「自転車を優先してくれていると全く思わない」と「あまり思わない」と回答したサイクリストが1,285名、75%と実に全体の4分の3のサイクリストがドライバーは自転車に優しくないと考えていることがわかった。

このことは、路交通法を守って車道を走っているドライバー側からすると、自転車は、交通量の少ない交差点での赤信号無視通過、路上駐車をかわすとき等の合図を伴わない急な進路変更、進路を塞ぐ併走、後方から来る車両を無視した蛇行、車道から歩道、歩道から車道へと、あれこれ身勝手な走行をするものだ、と認識しハンドルを握ると他の誰より優位になったと錯覚してしまい勝ちなのが国のドライバーにとって渋滞路を先行していく自転車は目障りな存在と捉えがちである。特にスポーツバイクで走っているサイクリストは、全てルール無視をする種族と見なしているのか、幅寄せ、直近でのクラクション、必要以上の路肩付近走行、進路ふさぎの追い抜き左折など、自転車が危険な状況に陥るような鬱憤ばらし行為を仕掛けているように思える。

この事象は、自転車運転者サイドにも無秩序運転をしてドライバー側の反感を買うような立場に自ら追い込んでしまっているという事実は否定できない。

しかしながら、クルマの運転者は、相当な重さを持って相当なスピードで走るクルマを公道上で安全に走行させるため、公道上での走行ルール、操作方法を習得して運転の免許を交付されているので、クルマより弱いバイクや自転車、歩行者に対しては、絶対的に優先させる運転を行わなければならないはずである。

現在の日本の精神風土は、高速道路のサービスエリアや飛行場などの駐車場の施設入り口直近に設けられている車椅子マークのスペースに、車椅子マークも高齢者運転マークも掲出していないクルマが駐車している風景が当たり前のように見られるように、自分の権勢を誇示し、他人のことは感知しない、という風潮が横溢し、それが運転にも表れている。

この精神風土を変えるためには、社会のあらゆる階層に属する者の自転車乗用の機会を増大させ、自転車乗用を通して自転車乗用環境の問題点を肌で理解させ、改善方策を実行させることである。

これが解消、改善された場合、1,134名、66.6%のサイクリストがサイクリング頻度が増える、と回答しており、CO<sub>2</sub>削減にかかわる大きな改善事項であり、意識改革は難しいが経費のかからない有効な手立てであると言える。

**Q2-2 の回答**

**北海道**

北海道亀田郡七飯町・大沼トンネル出口  
 北海道札幌市・ミュンヘン大橋付近  
 北海道函館市・旭森通り五叉路

**関東**

栃木県足利市・県道桐生岩舟線五十部運動公園前  
 栃木県小山市・国道 4 号線喜沢交差点  
 茨城県神栖市・筒井北交差点  
 茨城県猿島郡境町・上小橋交差点  
 茨城県東茨城郡大洗町・県道 16 号大貫交差点  
 茨城県日立市・国道 349 号線東河内付近の Y 字路  
 神奈川県鎌倉市・山崎跨線橋南交差点  
 神奈川県相模原市・城山湖手前の Y 字路  
 神奈川県相模原市・橋本五叉路  
 神奈川県茅ヶ崎市・国道 134 号浜須賀交差点  
 神奈川県横浜市・大倉山駅前  
 神奈川県横浜市・君が崎交差点  
 神奈川県横浜市・根岸付近の Y 字路  
 神奈川県横浜市・保土ヶ谷橋交差点  
 群馬県高崎市・高崎駒形線高崎 IC 付近  
 埼玉県朝霞市・花の木交差点  
 埼玉県入間市・国道 16 号河原町交差点  
 東京都江東区・永代二丁目交差点  
 東京都品川区・五反田 TOC 前の三叉路  
 東京都品川区・中原口交差点  
 東京都渋谷区・神宮前交差点  
 東京都新宿区・市ヶ谷見付の Y 字路  
 東京都世田谷区・用賀付近  
 東京都台東区・入谷交差点  
 東京都西東京市・橋場交差点  
 東京都練馬区・谷原交差点  
 東京都日野市・野猿街道一ノ宮交差点  
 東京都港区・西麻布 1 丁目 Y 字路  
 東京都港区・日本青年館付近の交差点  
 東京都目黒区・槍ヶ崎交差点  
 神奈川県・真鶴道路入り口  
 神奈川県茅ヶ崎市・湘南大橋（茅ヶ崎側）  
 神奈川県川崎市中原区・荻宿交差点  
 神奈川県藤沢市・藤沢警察そば  
 東京都・環状 8 号線第三京浜入り口  
 東京都・五反田 TOC の前  
 東京都港区・六本木 2 丁目の谷町 Jct 下  
 東京都新宿区・迎賓館側の Y 字路  
 東京都世田谷区・世田谷通り上町駅前  
 東京都町田市・鶴川井の花交差点  
 東京都八王子市・追分交差点  
 東京都板橋区・仲宿交差点  
 東京都品川区・札ノ辻交差点

**中部**

富山県富山市・藤木付近  
 福井県敦賀市・昭和町一丁目付近  
 新潟県上越市・県道犀潟柿崎線 柿崎付近  
 新潟県妙高市・国道 292 号線妙高警察署付近

静岡県掛川市・袋井浜岡線  
 静岡県静岡市・竜爪街道  
 静岡県浜松市・鹿島坂下交差点  
 静岡県浜松市・国道 344 号線中ノ崎保育園付近  
 静岡県浜松市・秋葉街道上島駅前交差点  
 長野県長野市・丹波島橋堤防道路  
 長野県松本市・国道 19 号平田  
 愛知県東郷町・県道 57 号線  
 愛知県名古屋市・北区瑠璃光橋  
 愛知県弥富市・県道 106 号線  
 岐阜県養老郡養老町・石畑交差点  
 愛知県一宮市・国道 155 号線笹野交差点  
 岐阜県高山市・石浦町バイパス分岐交差点

**近畿**

大阪府大阪市・今市交差点  
 大阪府大阪市・天王寺近鉄駅前  
 大阪府岸和田市・新とどろぎ交差点  
 大阪府豊中市・曾根東町の高架下  
 大阪府枚方市・国道 1 号線  
 京都府京田辺市・国道 24 号線山田川付近  
 京都府京都市・下京区 四条堀川交差点  
 京都府京都市・山科区 名神高速入口付近  
 京都府京都市・山科区 国道 1 号線  
 京都府八幡市・京都八幡付近  
 奈良県橿原市・大和高田バイパス新堂ランプ  
 奈良県生駒郡・道の駅手前の Y 字路  
 和歌山県岩出市・舟戸交差点  
 兵庫県神戸市・国道 2 号線岩屋交差点  
 兵庫県・淡路島内の国道 28 号線  
 兵庫県神戸市・三宮付近 国道 2 号線の分岐  
 兵庫県明石市・JR 朝霞駅前  
 兵庫県揖保郡太子町・矢田部交差点  
 兵庫県神戸市・国道 2 号線春日野交差点  
 兵庫県神戸市・国道 2 号線船寺交差点  
 兵庫県神戸市・灘区田中交差点  
 兵庫県姫路市・思案橋交差点

**中国**

鳥取県鳥取市・西品治付近  
 広島県広島市・専念寺前交差点  
 山口県岩国市・錦見交差点  
 山口県熊毛郡田布施町・田布施町付近の交差点

**四国**

香川県坂出市・坂出警察署付近  
 徳島県美馬市・穴吹町付近  
 愛媛県松山市・国道 196 号内宮交差点

**九州・沖縄**

福岡県須賀川市・岩瀬板金交差点  
 福岡県福岡市・荒戸一丁目交差点  
 福岡県福岡市・国道 3 号線  
 福岡県福津市・流交差点  
 福岡県北九州市・番春口交差点  
 福岡県北九州市・野面小橋  
 福岡市・雁ノ巣レクリエーションセンター付近

**Q2-5 の回答**

**北海道**

北海道札幌市・ミュンヘン大橋  
北海道函館市・国道 5 号線亀田本町付近の陸橋

**東北**

福島県福島市・県道 310 号の JR との高架

**関東**

群馬県高崎市・末広町陸橋  
栃木県足利市・伊勢町の JR 両毛線のアンダーパス  
茨城県ひたちなか市・水戸バイパス  
埼玉県入間市・国道 16 号線谷田交差点  
埼玉県桶川市・べに花陸橋  
埼玉県さいたまし・浦和区の JR との高架  
埼玉県さいたま市・国道 16 号西大宮バイパス  
埼玉県東松山市・国道 254 号線と東上線の高架  
千葉県千葉市・関東自動車道との立体交差  
千葉県内 太平洋側の道路全般  
東京都～神奈川県・国道 246 号線各所  
東京都・環状 7 号線各所  
東京都足立区・国道 4 号線西新井高架  
東京都足立区・五兵衛新橋  
東京都荒川区・江北橋  
東京都江戸川区・葛西橋  
東京都江戸川区・国道 357 号線葛西付近  
東京都青梅市・JR 青梅線の高架  
東京都大田区・都道 318 号線（環 7）南千束高架  
東京都品川区・多摩川陸橋  
東京都新宿区・山手通りと西武新宿線の高架  
東京都杉並区・環状 8 号線井荻駅前  
東京都墨田区・蔵前橋通り平井大橋  
東京都多摩市・野猿街道一ノ宮交差点  
東京都調布市・京王線との高架  
東京都中野区・環状 7 号線野方付近  
神奈川県厚木市・国道 246 号線市立病院付近  
神奈川県鎌倉市・富士見町の湘南モノレール下交差  
神奈川県川崎市・小田急線柿生駅の高架  
神奈川県川崎市・国道 246 号線馬絹付近  
神奈川県川崎市・世田谷通り多摩川水道橋  
神奈川県大和市・大和厚木バイパス  
神奈川県横須賀市・湘南橋  
神奈川県横浜市・大豆戸交差点  
神奈川県横浜市・国道 1 号線  
神奈川県横浜市・国道 246 号線市が尾交差点

**中部**

福井県敦賀市・国道 27 号線西野神付近  
新潟県上越市・国道 18 号中郷インター高架  
新潟県上越市・国道 8 号線柏崎付近  
新潟県新潟市・県道 16 号亀田駅南の高架  
静岡県島田市・国道 1 号線バイパス  
静岡県浜松市・国道 344 号線東名高速高架  
静岡県袋井市・袋井山梨線堀越付近  
長野県茅野市・国道 20 号横内付近のバイパス  
長野県長野市・県道 117 号線と 19 号線の高架  
愛知県春日井市・国道 302 号線高架

愛知県豊橋市・国道 259 号線愛知大学付近  
愛知県名古屋市・国道 302 号線上小田井駅付近

**近畿**

大阪府和泉市・JR 阪和線陸橋  
大阪府大阪市・住之江区紫谷橋  
大阪府大阪市・松屋町筋  
大阪府吹田市・蛍池陸橋  
京都府京都市・観月橋  
京都府京都市・四条堀川交差点  
奈良県北葛城郡王寺町・国道 25 号線高架  
奈良県奈良市・第二阪奈道路宝来付近  
兵庫県神戸市・国道 2 号線明石新町架橋  
兵庫県神戸市・国道 2 号線西宮付近  
兵庫県神戸市・国道 2 号線摩耶高架橋  
兵庫県丹波市～西脇市・国道 175 号線  
兵庫県西宮市・中津浜線 JR 陸橋  
三重県三重郡菰野町・近鉄湯の山線高架

**中国**

広島県広島市・南区の黄金橋  
広島県三原市・国道 2 号線の JR との立体高架  
山口県柳井市・東條大橋高架

**四国**

愛媛県松山市・国道 11 号小坂交差点

**九州・沖縄**

福岡県北九州市・三荻町交差点  
福岡県北九州市・八幡西区陣原交差  
福岡県福岡市・博多区の JR と西鉄との立体交差  
福岡県福岡市・東区の国道 3 号線バイパス付近  
佐賀県武雄市・国道 34 号線バイパス高架  
沖縄県那覇市・古波蔵付近の高架橋

**Q2-8 の回答**

**北海道**

北海道茅部郡森町・大沼国道トンネル  
北海道函館市・国道 278 号線のトンネルほぼすべて  
北海道函館市・巴大橋

**東北**

福島県いわき市・鮫川大橋  
福島県郡山市・三春街道 JR 高架

**関東**

群馬県甘楽郡下仁田町・内山トンネル  
群馬県高崎市・神流川橋  
栃木県足利市・東山トンネル  
栃木県日光市・足尾トンネル  
栃木県日光市・日足トンネル  
栃木県真岡市・鬼怒大橋  
茨城県潮来市・北利根橋  
茨城県取手市・文巻橋  
茨城県日立市・中里トンネル  
埼玉県北埼玉郡北川辺町・埼玉大橋  
埼玉県さいたま市・岩槻橋  
埼玉県狭山市・広瀬橋  
埼玉県飯能市・正丸トンネル  
埼玉県三郷市・八条橋  
千葉県浦安市・浦安橋  
千葉県香取郡東庄町・常陸川大橋  
千葉県千葉市・国道 6 号千葉大下のトンネル  
千葉県松戸市・松戸トンネル  
千葉県香取郡東庄町・利根川大橋  
東京都荒川区・葛西橋  
東京都大田区・ガス橋  
東京都大田区・多摩川大橋  
東京都奥多摩市・奥多摩湖周辺のトンネル  
東京都北区・明治通り東北新幹線下  
東京都世田谷区・国道 246 号二子橋  
東京都東大和市・多摩湖堤防  
東京都港区・青山トンネル  
東京都港区・乃木坂トンネル  
東京都港区・六本木トンネル  
神奈川県逗子市・桜小トンネル  
神奈川県逗子市・長柄トンネル  
神奈川県秦野市・善場トンネル  
神奈川県三浦郡葉山町・西郷トンネル  
神奈川県横須賀市・三笠トンネル  
神奈川県横浜市・新羽橋  
神奈川県横浜市・東神奈川駅前トンネル  
神奈川県横浜市・山手トンネル  
山梨県甲州市・笹子トンネル  
山梨県甲府市・北バイパスのトンネル

**中部**

新潟県東蒲原郡阿賀町・五十島トンネル  
新潟県南魚沼郡湯沢町・二居トンネル  
新潟県柏崎市・米山トンネル  
新潟県上越市・直江津トンネル  
新潟県妙高市・妙高大橋、毛祝坂トンネル

福井県敦賀市・馬背トンネル  
富山県 下新川郡朝日町・境トンネル  
長野県・国道 20 号全般  
長野県木曾郡木祖村・鳥居トンネル  
長野県長野市・県道鬼無里線のトンネル  
長野県松本市・国道のトンネル群  
長野県下水内郡栄村・県道 117 号のトンネル  
静岡県磐田市・太田川トンネル  
静岡県静岡市・国道 1 号宇津ノ谷トンネル  
静岡県富士市・富士川大橋  
愛知県名古屋市・三階橋  
岐阜県海津市・東海大橋

**近畿**

大阪府大阪市・伊丹空港トンネル  
大阪府河内長野市・天野山トンネル  
大阪府岸和田市・土生 JR 高架下  
大阪府摂津市・千里丘 JR 高架下  
京都府京都市・笠トンネル  
京都府京都市・清滝トンネル  
京都府京都市・深見トンネル  
京都府京都市・渡月橋  
滋賀県長浜市・賤ヶ岳トンネル  
奈良県北葛城郡・国道 25 号線小泉町 JR 高架下  
兵庫県明石市・人工島に渡る橋  
兵庫県神戸市・県道 21 号下畑トンネル  
兵庫県丹波市・奥野々トンネル  
兵庫県姫路市・姫路大橋  
三重県伊勢市・伊勢大橋  
三重県桑名郡長島町・木曾川大橋  
三重県桑名市・尾張大橋  
和歌山県岩出市・風吹トンネル  
和歌山県和歌山市・矢田トンネル

**中国**

岡山県倉敷市・小町トンネル  
広島県尾道市・尾道大橋  
山口県岩国市・関々トンネル

**四国**

愛媛県伊予市・犬寄隧道  
香川県高松市・宮脇町栗林トンネル  
徳島県徳島市・吉野川大橋  
徳島県名東郡佐那河内村・新府能トンネル

**九州・沖縄**

鹿児島県指宿市・成川バイパスのトンネル  
佐賀県佐賀市・三瀬トンネル  
長崎県佐世保市・鹿子前トンネル  
福岡県田川郡・新仲裏トンネル

## 問いの第2群 **取り巻く状況**

**Q7-1 ～ Q7-12 の包括設問**

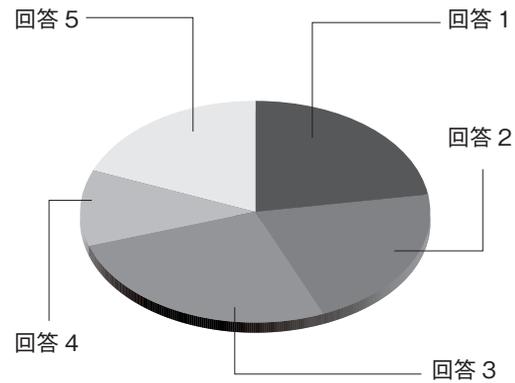
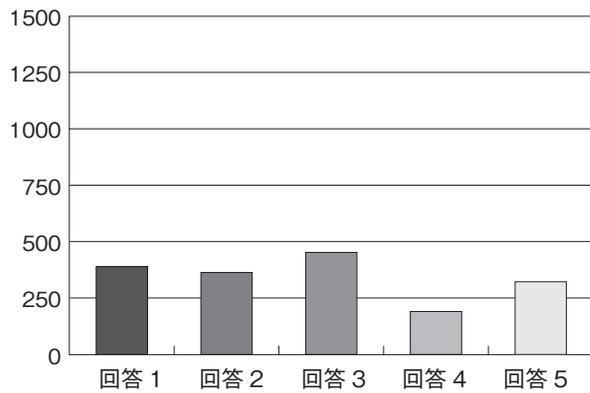
サイクリング環境についてお伺いします

**Q7-1 の設問 (完成車の持ち込み)**

輪行バッグを鉄道車両に持ち込む場合、完成車のままホームまで行けませんが、このままで良いと思いますか。

**回 答**

1 全く思わない	389	( 22.7 % )
2 あまり思わない	363	( 21.2 % )
3 どちらともいえない	452	( 26.3 % )
4 ややそう思う	190	( 11.1 % )
5 そう思う	322	( 18.8 % )
合 計	1,716	( 100 % )



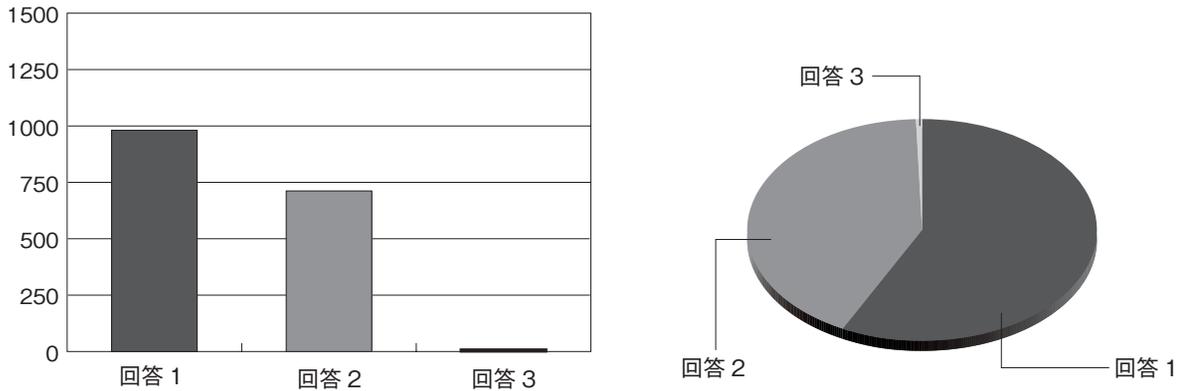
**Q7-2 の設問 (改善に伴うサイクリング頻度)**

これが解消されたらサイクリングの頻度はどうなりますか。

**回 答**

1 多くなる	981	( 57.6 % )
2 変わらない	712	( 41.8 % )
3 減る	9	( 0.5 % )
合 計	1,702	( 100 % )

## 取り巻く状況



### Q7-1 の設問の意図

サイクリングは、自宅周辺を自転車散歩するような軽いものから、日帰りで1日サイクリング、1泊でのサイクリングから海外サイクリング等々、楽しみ方は様々ではあるが、自宅から愛車に乗って出かけ、愛車に乗って帰ってくるという行動が基本となる。

自宅から乗って行くということは、長期休暇が取得し難いサラリーマンなどにとってはサイクリングを行うための日数や距離的制約が伴う。これを解消する方法として「輪行バッグ」と称される自転車の専用収納袋に自転車を納め、鉄道など公共交通機関で目的地まで愛車と共に乗車し、そこから自転車を組み立て、「輪行バッグ」を携行してサイクリングを行ない、サイクリングの行程の終了地から公共交通機関に「輪行バッグ」に収納した愛車とともに帰着するという方法がある。

この方法にはいくつかの問題点があり、その一つに鉄道車両に持ち込む場合、駅まで愛車に乗って行き、駅で輪行バッグに愛車を収納して改札口からホームまで行って列車を待つという行動となる。この行動をさらに分解すると、駅の構造に起因することであるが、最近の都市部に見られる駅の傾向として駅舎や改札口が橋上に移行していて、輪行バッグと荷物を担いで階段を上り、それらの荷物を持ちながら切符を購入し、改札口で切符を通し、階段を下りてホームにたどり着く、という行動となる。大規模な駅となると階段の上り口からホームまでの上下移動、水平移動の距離が長くなり、相当な労力を使わされる。

よって、ホームまで完成車のままで行けたら輪行サイクリングが楽にできるが、このことについてサイクリストがどう思っているか把握しようとした。

### Q7-2 の設問の意図

ホームまで完成車のままで行けるようになった場合、サイクリング頻度が変化するのかを把握しようとした。

## 分 析

ホームまで相当な労力を費やして輸行バッグや手荷物を担いで行く現状について、「このままで良いと全く思わない」と「あまり思わない」と回答した数を合わせると43.9%のサイクリストが、せめてホームまでは楽に自転車を移動させたいと思っていることがわかった。

駅構内に完成車のまま持ち込めなくても「このままで良いと思う」と「やや良いと思う」と回答した463名、24.9%と全体の約4分の1を占め、これらのサイクリストは、混雑する近距離電車の駅構内に完成車のまま持ち込むことによる一般乗客との摩擦を嫌ったか、輸行サイクリングの経験が浅いため、駅構内に自転車を持ち込むことが、自転車を家に持ち込むことを嫌うような感覚でこのままで良いとしたか、もしくは昨年末から首都圏の駅などのポスターで「自転車をそのまま車内に持ち込まないで」と訴えたことの原因として、改札の電子化により、改札口が無人化されたことを悪用し、車内に自転車をそのまま持ち込んだ一部の社会ルールを無視する自転車ユーザーに不愉快な思いをさせられた結果かと思われる。

しかしながら、完成車のまま自転車をホームまで持ち込めるようになったら、57.6%の者がサイクリング頻度が増えると回答しており、地方の小規模な駅に見られるように、ホーム面が駅外構の地面と同じ高さで接し、ホームと駅外の間業務用出入口扉を有している駅では、業務用扉を自転車用出入口と併用するなど、大規模改修を必要とせず、簡便な改善項目として有効な手立てであるといえる。

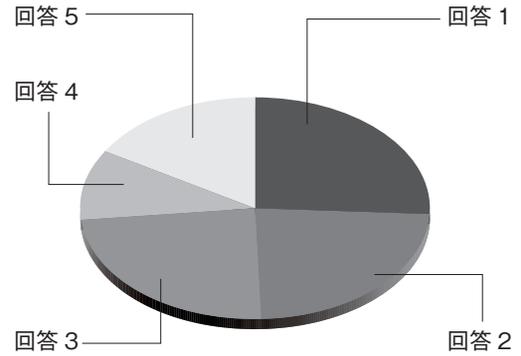
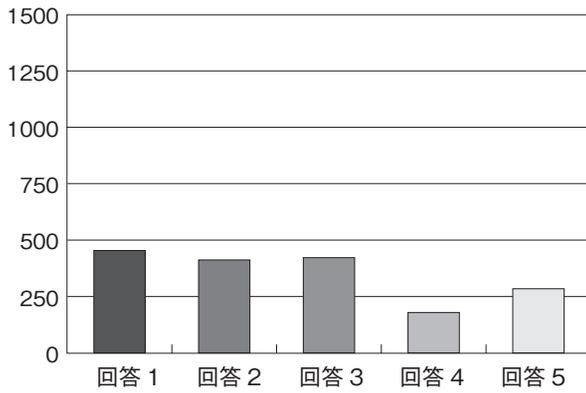
### Q7-3 の設問（公共交通機関への持ち込み）

電車、バス、地下鉄などの近距離移動の公共交通機関に自転車をそのまま持ち込めませんが、このままで良いと思いますか。

#### 回 答

1 全く思わない	454	(26.5%)
2 あまり思わない	412	(24.0%)
3 どちらともいえない	422	(24.6%)
4 ややそう思う	179	(10.4%)
5 そう思う	284	(14.5%)
合 計	1,715	(100%)

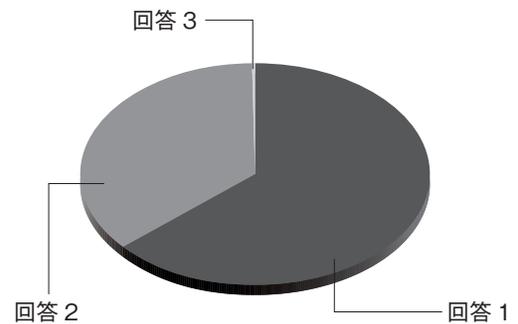
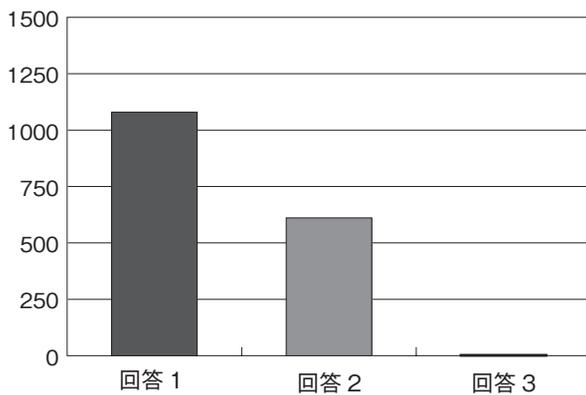
取り巻く状況



**Q7-4 の設問 (改善に伴うサイクリング頻度)**  
 これが解消されたらサイクリングの頻度はどうなりますか。

**回 答**

1 多くなる .....	1,080 ( 64.0 % )
2 変わらない .....	611 ( 35.9 % )
3 減る .....	3 ( 0.2 % )
合計 .....	1,704 ( 100 % )



**Q7-3 の設問の意図**

現在の公共交通機関のうち、鉄道については輪行バッグに収納すれば車内持込が可能だが、路線バスについては、地方バスに散見される乗車客の誘致策として完成車のまま持ち込み可、若しくは車外の自転車専用ラックで運搬可としているバス会社もあるが、大半は、輪行バッグでも車内持込を運転手に拒否されているのが現状である。

輪行バッグ利用のサイクリングを行う場合、自宅から最寄乗車駅まで自転車に乗って行き、駅で輪行バッグに収納して電車に乗り、拠点駅なり空港まで数回の乗り換えを経て目的地に着く、という行動となるが、Q7-1 でも述べたように、駅の構内から改札口を経てホームまで行くにも労力を費やされることに加え、輪行バッグを乗客の迷惑にならない列車の最前部か最後部などに置くためホームに

着いてからホームの相当な距離を移動せねばならず、拠点駅までに路線を乗り換える場合はそのつど、同じ苦勞を繰り返すことになる。

また、遠方でのサイクリングの他、首都圏在住のサイクリストが休日でクルマの交通量が少なくなった都市部をサイクリングしようとした場合や、その逆の首都圏在住者が郊外サイクリングをしようとした場合も同様の苦勞を課せられる。

この苦勞を伴う状況についてサイクリストがどう思っているか把握しようとした。

#### Q7-4 の設問の意図

これが実現された場合、サイクリング頻度が変化するのかを把握しようとした。

#### 分 析

輸行バッグを利用した所謂輸行サイクリングを行う場合、少しでも自転車の運搬の勞力を軽減するため、ワンタッチで折りたため、かつ軽量のフォールディングバイクを利用するという手立てもあるが、その大半は小径車輪で変速段数も少なく、走行性や乗り心地、荷物積載量などの何らかの部分で我慢しなければならず、快適なサイクリングにはあまり向かない。従って、目的地で快適なサイクリングを行うためには、サイクリングの目的に合った普段使用している愛車を使用することになり、やはり拠点駅までの移動に課せられた勞力を排除したいと思っているサイクリストが 866 名、50.5% も占めることがわかった。

路線バスの現状は、都市型路線バスの座席配置の多くは進行方向に向いた座席が窓側に沿って 1 列に配置され、床面積が広く輸行バッグを置けるスペースを有している。地方であると中央の通路の左右に 2 人掛けの座席配置となり、輸行バッグを置くスペースが無いバスを路線バスとして運行しているケースも多く見られる。走行に伴う前後左右の揺れが鉄道に比して相当大きく、特に乱暴運転の可能性があるクルマと混走する路線バスは、急ブレーキや急旋回を余儀なくされる場合も多く、乗客の安全第一を最優先するバスの運転手が持ち込みを拒否することは一概に否定できない。路線バスに自転車を持ち込むことを実現するには車外ラック形式が現実的な形態であろう。

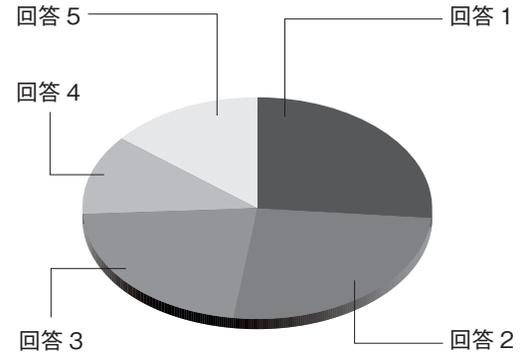
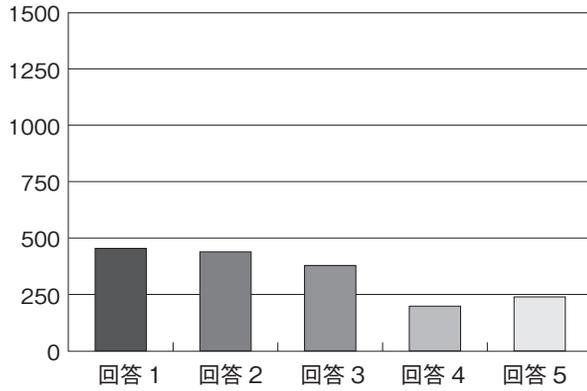
自転車先進国のように、電車、バス、地下鉄など、近距離移動の公共交通機関に自転車をそのまま持ち込みができるようになった場合、サイクリング頻度が増えると回答した割合が 64.0% と非常に高い数値であることがわかった。ホームまでの移動も含め、インフラ整備は簡単には実現しないであろうが、CO<sub>2</sub> を 25% 削減すると宣言した国の施策として実現を期待したい。

#### Q7-5 の設問（遠距離交通機関への持ち込み）

高速バスや新幹線、JR の幹線の特急や私鉄特急に自転車をそのまま持ち込めませんが、このままで良いと思いますか。

**回 答**

1 全く思わない .....	454	( 26.6 % )
2 あまり思わない .....	439	( 25.7 % )
3 どちらともいえない .....	378	( 22.1 % )
4 ややそう思う .....	198	( 11.6 % )
5 そう思う .....	239	( 14.0 % )
合 計 .....	1,708	( 100 % )

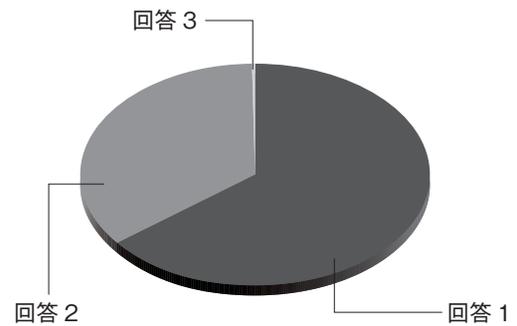
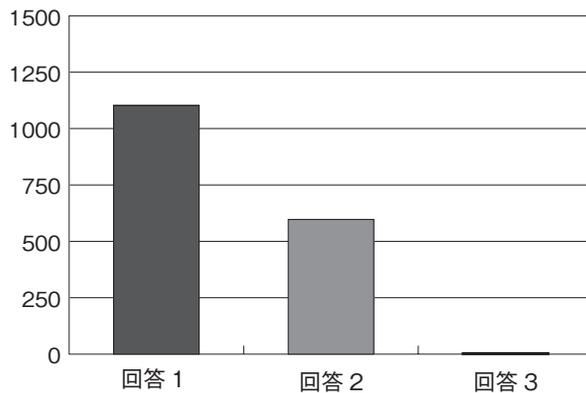


**Q7-6 の設問 (改善に伴うサイクリング頻度)**

これが解消されたらサイクリングの頻度はどうなりますか。

**回 答**

1 多くなる .....	1,102	( 64.7 % )
2 変わらない .....	597	( 35.1 % )
3 減る .....	4	( 0.2 % )
合 計 .....	1,703	( 100 % )



#### Q7-5 の設問の意図

Q7 の一連の設問は、サイクリングで公共交通機関を利用する際、自転車先進国のように目的地まで持ち主と共に自転車をそのまま運べるようになったら、自宅から離れたエリアを愛車とともに手軽にサイクリングしたいと思っているサイクリストがどれほどいるか把握しようとした。

Q7-5 では、その設問の最終形として、高速道路を主に利用する都市間の高速バスや長距離を移動する JR の新幹線や在来線特急、私鉄特急などの鉄道について、自転車をそのまま持ち込みたいと思っているサイクリストがどれ程いるか把握しようとした。

#### Q7-6 の設問の意図

これが実現した場合、サイクリング頻度が変化するかを把握しようとした。

#### 分 析

新幹線では輸行バッグを持ち込む際でも車両の進行方向の後端の座席と車両の乗降口と客室内を仕切る壁の間に輸行バッグを置き、その前の席に座るという形か、乗降口のスペースに置くなどして持ち込む。壁と座席の空間に置く場合は座席のリクライニングができなくなり、自分以外の乗客に迷惑がかかるし、乗降口に置く場合は、目の届かないことになり満員状態では、乗降スペースに立っている乗客に椅子代わりに腰掛けられてしまうなど、あまり安心して置けない状態である。

高速バスの場合は、床下の荷室が輸行バッグを収納するスペースとなるが、ほとんどの場合、始発のバスターミナルで荷室が相当空いていても、途中のバス停からの乗客の荷物が多くなることを想定し、運転手から拒否されることがほとんどである。アンケートの結果が 893 名、52.3% と半数以上のサイクリストが長距離移動の交通機関に自転車をそのまま載せたいと思っていることという数値は当然の結果といえる。

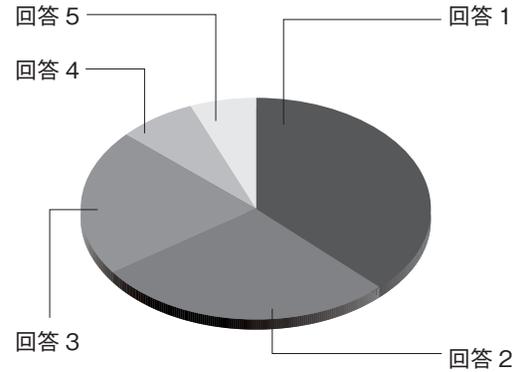
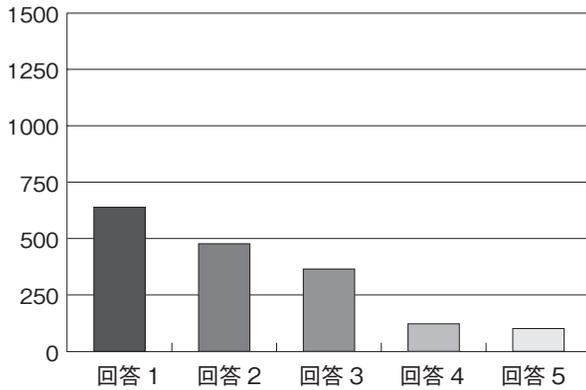
これが実現された場合、64.7% のサイクリストがサイクリング頻度が増えると回答しており、Q3 同様インフラ整備は簡単には実現しないであろうが、CO<sub>2</sub> を 25% 削減すると宣言した国の施策としてこれも CO<sub>2</sub> 削減の有効な手立てであるといえる。

#### Q7-7 の設問（遠距離交通機関への持ち込み）

ホテルなど宿泊施設に泊まる場合、愛車を部屋に持ち込めませんが、このままで良いと思いますか。

**回 答**

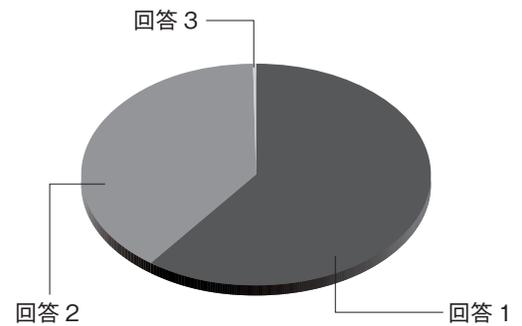
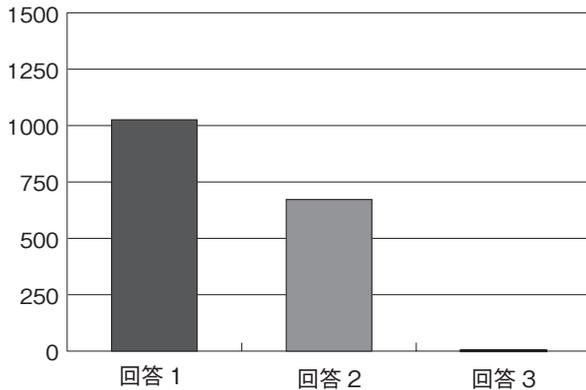
1 全く思わない .....	639	( 37.5 % )
2 あまり思わない .....	477	( 28.0 % )
3 どちらともいえない .....	365	( 21.4 % )
4 ややそう思う .....	122	( 7.2 % )
5 そう思う .....	101	( 5.9 % )
合 計 .....	1,704	( 100 % )



**Q7-8の設問 (改善に伴うサイクリング頻度)**  
 これが解消されたらサイクリングの頻度はどうなりますか。

**回 答**

1 多くなる .....	1,026	( 60.3 % )
2 変わらない .....	672	( 39.5 % )
3 減る .....	3	( 0.2 % )
合 計 .....	1,701	( 100 % )



**Q7-7 の設問の意図**

昭和の時代の宿泊を伴うサイクリングとは、地方の山間部に点在する温泉地や民宿に単独か数人で宿泊する形態がほとんどで、当時でもオーダーメイドで相当高額な自転車を使用していた多くのサイクリストは、宿と交渉して玄関内や廊下などに持ち込むなど、宿との信頼関係による保管方法をとっていた。最近では、輪行バックを利用して遠距離サイクリングを楽しむ層の増加に伴い、都市部のシティホテルや観光地のホテルに宿泊しようとするケースも増えている。こういう場合、ビジネスホテルなど、宿泊のみを目的とした客しか扱っていないようなホテルではサイクリストが使用している自転車の価値が判らず、屋外の駐車場の一角を指定したりして自転車を室内に持ち込むことを拒否するケースが多く、思うようなサイクリング計画ができない。このような状況を背景に、高額な愛車を室内に持ち込みたいと思っているサイクリストがどれぐらいいるか把握しようとした。

**Q7-8 の設問の意図**

愛車をホテルなどの宿泊施設の室内に持ち込めるようになった場合、サイクリング頻度が変化するかを把握しようとした。

**分 析**

愛車を室内に持ち込めない状態が良いと「全く思わない」と「あまり思わない」と回答したサイクリストは 1,116 名、65.5%もあり、多くのサイクリストが高額な愛車の室内持込みを希望していることがわかった。一方、室内に持ち込めなくても「そう思う」と「ややそう思う」と回答したサイクリストは 123 名、13.1%存在し、ロビーや廊下で完成車と遭遇することを嫌ったか、持ち込んだ自転車で室内を損傷させることを危惧した結果と思われる。

室内に自転車を持ち込むことが実現した場合、60.3%のサイクリストがサイクリング頻度が増えると回答しており、行政の予算に頼らない実現可能な CO<sub>2</sub> 削減の有効な手立てであるといえる。

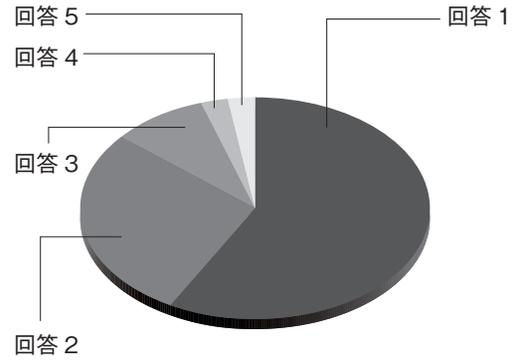
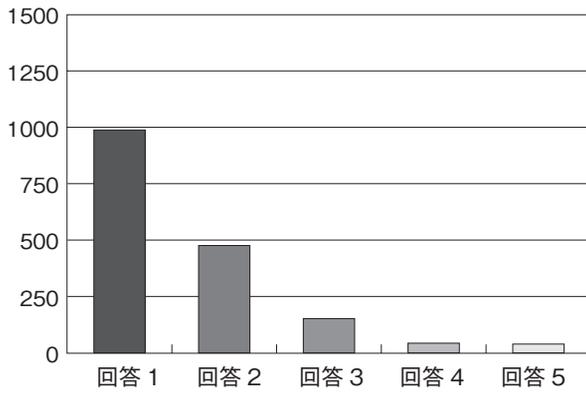
**Q7-9 の設問（遠距離交通機関への持ち込み）**

ホテルなど宿泊施設に泊まる場合、愛車を安心して預けられませんが、このままで良いと思いませんか。

**回 答**

1 全く思わない .....	988	( 58.2 % )
2 あまり思わない .....	476	( 28.8 % )
3 どちらともいえない .....	152	( 9.0 % )
4 ややそう思う .....	43	( 2.5 % )
5 そう思う .....	39	( 2.3 % )
合 計 .....	1,698	( 100 % )

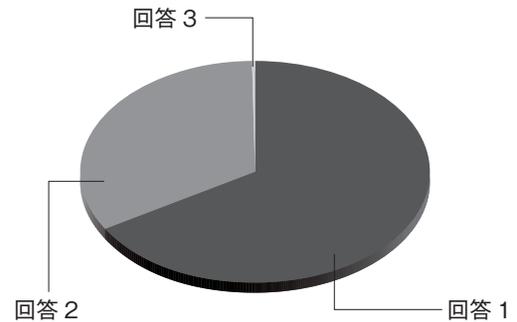
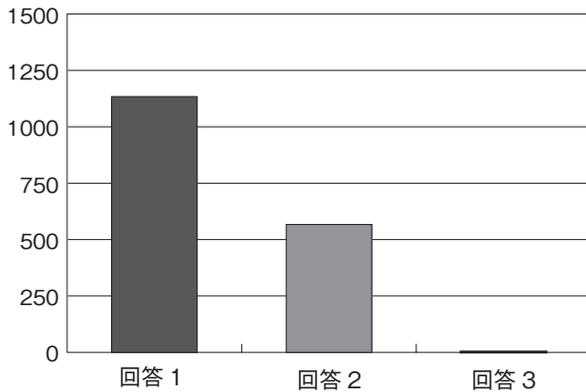
取り巻く状況



**Q7-10 の設問 (改善に伴うサイクリング頻度)**  
 これが解消されたらサイクリングの頻度はどうなりますか。

**回 答**

- 1 多くなる ..... 1,134 ( 66.5 % )
- 2 変わらない ..... 567 ( 33.3 % )
- 3 減る ..... 3 ( 0.2 % )
- 合 計 ..... 1,704 ( 100 % )



**Q7-9 の設問の意図**

Q7-7 と同様の趣旨だが、サイクリストが愛車を室内に持ち込むことを実際に想定した場合、ロビーや廊下の通行やエレベーター乗降に際して他の宿泊客への配慮、廊下から室内に持ち込む際のドアとの干渉、室内の床、壁面、什器備品の損傷を避けるような自転車捌きなど、相当神経を使うことになる。

したがって、室内持込までは望まないが、愛車を確実に保管して欲しいと思っているサイクリストがどれぐらいいるか把握しようとした。

**Q7-10 の設問の意図**

これが実現した場合、サイクリング頻度が変化するのかを把握しようとした。

**分 析**

名の通ったホテルの場合であると、24時間常駐するフロントマンがいるフロント付近のゴルフバッグ等を保管するスペースに保管するなど、確実に保管されるが、安心と引き換えに高額な宿泊料を支払うことになり、年間を通して経費を捻出しながらサイクリングを楽しむサイクリストにとっては、高額な宿泊料のホテルなどはなるべく避けたいところである。

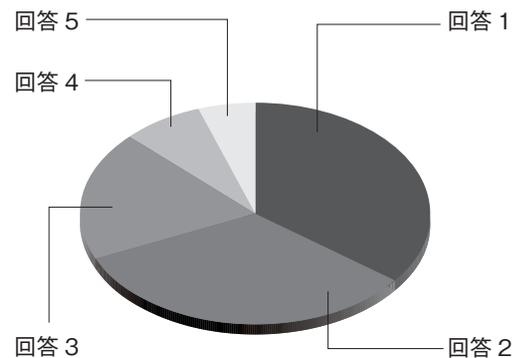
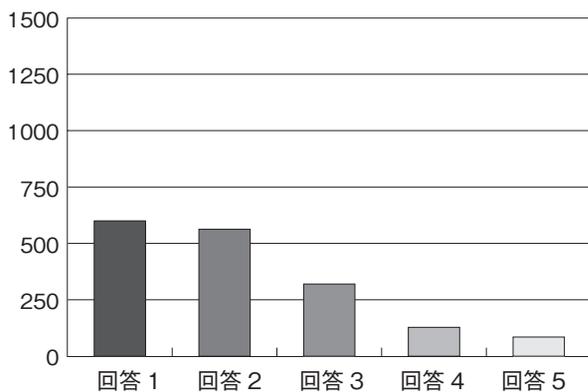
周囲に神経を使う室内持ち込みではなく、愛車を確実に保管できた方が、肉体的、精神的に負担がかからないことであり、確実に愛車を預けられない現状でも良いと「全く思わない」と「あまり思わない」と回答した数は1,464名、87.0%となり、ほとんどのサイクリストが、愛車を確実に管理して欲しいと思っており、これが実現すると66.5%のサイクリストがサイクリング頻度が増えると回答し、CO<sub>2</sub>削減の相当な経費対効果が期待できる有効な手立てであるといえる。

**Q7-11 の設問 (一時駐輪施設)**

サイクリングの途中で道の駅、コンビニ、ファミリーレストランなどに寄る場合、スタンドの無い自転車用の駐輪場は無いですが、このままで良いと思いますか。

**回 答**

1 全く思わない	600	( 35.4 % )
2 あまり思わない	563	( 33.2 % )
3 どちらともいえない	320	( 18.9 % )
4 ややそう思う	128	( 7.5 % )
5 そう思う	85	( 5.0 % )
合 計	1,696	( 100 % )

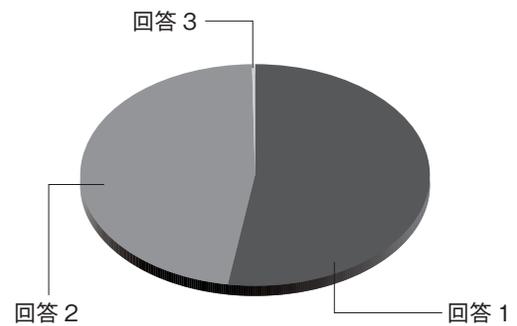
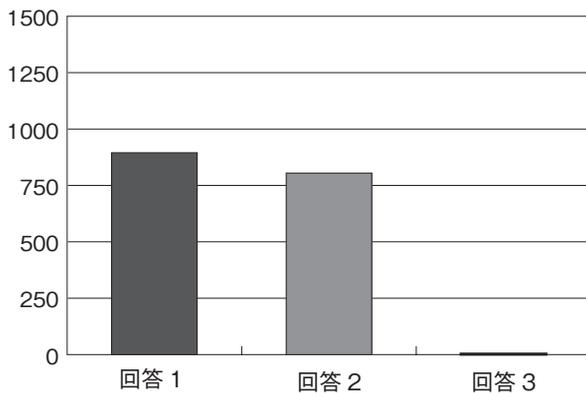


**Q7-12 の設問 (改善に伴うサイクリング頻度)**

これが解消されたらサイクリングの頻度はどうなりますか。

**回 答**

1 多くなる .....	895	( 52.5 % )
2 変わらない .....	805	( 47.2 % )
3 減る .....	4	( 0.2 % )
合 計 .....	1,704	( 100 % )



**Q7-11 の設問の意図**

どのようなスタイルのサイクリングでも、コンビニや道の駅は食料調達、水分補給、トイレなどで立ち寄る機会が非常に多い。また、手軽な食事ができるファミリーレストランなどもサイクリング愛好者の層が拡大に伴いサイクリングの途中で立ち寄る機会も増加している。コンビニの駐車場では、自転車の駐輪スペースを用意しているところはほとんどなく、スタンドのないスポーツバイクでコンビニに立ち寄る時は多くの場合、店の中から愛車の様子が見えるウインドに立てかけて施錠することが多く、次いで駐車場のフェンスに立てかけての施錠となるが、ウインドに立てかけるケースは他の利用者の不注意や突風で倒れてしまう。こういう場合スタンド付きのスポーツバイクでも倒れる可能性は同様である。道の駅やファミリーレストランも駐輪場がないか、あっても白樫で囲われている程度でしかなく、駐輪状況はコンビニと同様か、店内から見えない箇所に駐輪する機会が多くコンビニよりも悪いと言える。このようなスポーツバイクの一時的駐輪の現状をサイクリストがどう思っているか把握しようとした。

**Q7-12 の設問の意図**

スポーツバイクの一時的駐輪設備が整備された場合、サイクリング頻度が変化するのかを把握しようとした。

## 分 析

コンビニ利用に代表される一時駐輪の施設が無い状況について、このままで良いと「全く思わない」と「あまり思わない」と回答したサイクリストの合計が1,163名68.6%もあり、多くのサイクリストがスタンドなしのスポーツバイクの置き場に苦慮していることがわかった。コンビニや道の駅などに代表されるスポーツバイクの一時的な駐輪状況に対応するには、サドル前端をバーにかけるようなサイクルスタンドが適している。スポーツバイク専用スタンドが整備された場合、52.5%のサイクリストのサイクリング頻度が増えると回答しており、これもCO<sub>2</sub>削減の有効な手立てであるといえる。

サイクリングに使うスポーツバイクは、自転車の重量を軽減するため、走行機能を高めるもの以外は極力付加しないことが当たり前のこととされているので、サイクリストの多くが使用する自転車にスタンドは付けていない。サイクリング中に一時駐輪する場合、山間部や郊外であると道端の立ち木に立てかけるか、地面に寝かしている。街道沿いのコンビニ、道の駅やファミリーレストランなどに駐輪する場合は、設問の意図で述べたように、壁面やフェンスなどに立てかけているが、サイクリストとしては、愛車を不安定な状態で駐輪させることには抵抗がある。

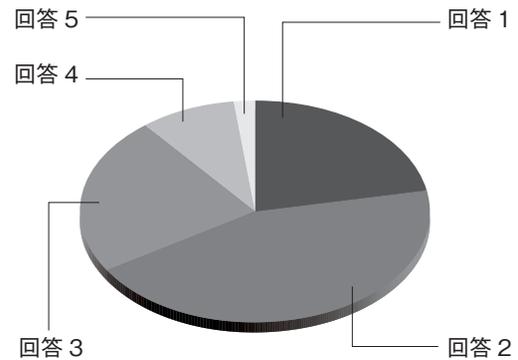
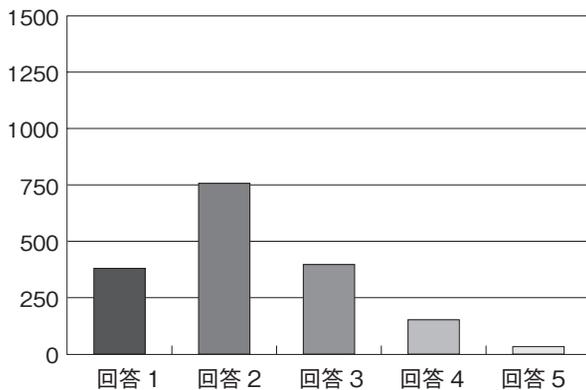
スタンドのないスポーツバイクの駐輪の簡便な方法として、トライアスロンのバイクスタートエリアで見られる高さの低い物干しの様なバーにサドルの先端を掛ける方法がある。すでに市販のものが数種類あり、バーの内幅で約1m70cmのもので、自転車が6台程度掛けられ、スペース効率も良い。スタンドのないスポーツバイクの重量はテントや炊飯道具、食材などを積むキャンピング仕様は例外となるが、多くの場合サイクリングに必要な装備を加えても15～20kg前後であり、このようなハンガー形式のスタンドを使用するときは、後輪側を持ち上げてサドルをバーにかけるが、自転車の半分の重さを持ち上げるだけで済むことになり、簡単で確実な駐輪方法である。一時駐輪はコンビニなどの他、観光地でのお土産店、休み処、博物館、美術館他、人が立ち寄る施設であれば必要な設備であり、自転車の街宣言を行なった地区の商店街などは、ここで紹介したスタンドなどを積極的に取り入れることを提言する。

**Q8-1 ～ Q8-3 の包括設問**  
サイクリング情報についてお伺いします

**Q8-1 の設問（完成車の持ち込み）**  
サイクリングをしてみたいと思う地域のサイクリングコース情報は充分だと思いますか。

**回 答**

1 全く思わない	380	( 22.1 % )
2 あまり思わない	757	( 44.0 % )
3 どちらともいえない	397	( 23.1 % )
4 ややそう思う	152	( 8.8 % )
5 そう思う	33	( 1.9 % )
合 計	1,719	( 100 % )



**Q8-1 ～ 3 の設問の意図**

余暇と経済的に余裕のある中高年を中心としたサイクリストが増加しているが、昭和 30 年代の第 1 次サイクリングブームの中核を成した大学のワンダーフォーゲル活動を自転車で行なうようなサイクリングスタイルから、スケジュールや宿泊経費に余裕のあるサイクリングスタイルにサイクリングの形態が変化してきていると思われ、このようなサイクリングを行うおうとする場合、必要な情報として、走ろうと思うコースに関する情報、宿泊を予定する場合の宿泊情報、回って見ようと思う観光情報について、充分であるかを把握しようとした。

**Q8-1 の設問の意図**

サイクリングコースに関する情報は自転車専門月刊誌、コースガイドブック、自治体の発行するサイクリングマップ、ネット等で発信されているが、サイクリスト側が行きたいと思うサイクリングコース情報が満足に得られているかを「情報は充分であるか」という問いかけで把握しようとした。

## 分 析

様々なメディアでサイクリングコース情報が発信されているが、1,137名、66.1%と回答した多くのサイクリストがサイクリングのコース情報は充分でないと思っていることがわかり、コース情報という項目の反応だけ見てもサイクリングスタイルの主流が変わってきていることがわかった。このような新しいサイクリングスタイルを実践しようとするサイクリストが得られるサイクリング情報は、月刊誌、コースガイド、マップなどが挙げられるが、紙媒体を使用する情報の場合、月刊誌は各誌の該当するエリアのコース紹介がいつ掲載されたかを調べてからバックナンバーを発注するという手間がかかり、コースガイドは希望するエリアのガイドがどこの出版社から発行されているかを調べるという手間がかかり、行政発行マップは希望するエリアの自治体に発行の有無を確認するという手間がかかるなど、実際にはなかなか思うような情報は入手できない。

一方ネットに関しては、全国の自転車道を網羅する国土交通省の「大規模自転車道」というサイトが存在し、掲載情報はコース周辺のアイコンも豊富に掲載されているが、コース自体の整備情報の更新が遅いため実際の整備状況と異なる場合が多く、またコース途中の未整備区間をつなぐ一般道のルート紹介がないこと、周辺の大規模自転車道以外のサイクリングコースが掲載されていないことが欠点で実用に向いているとは言い難い。また全国各地の自治体や観光協会でもコース紹介のホームページを有しているが、「サイクリングコース」「自転車道」「サイクリングマップ」などページの名称が不統一で例えば「〇〇県サイクリングコース」で検索しても県内の「サイクリングコース」という名称の部分だけが検索され一括で引けないという状況であり、ネット情報自体は豊富に存在するが、情報を得たい側からはその情報になかなかたどり着けないのが現状である。

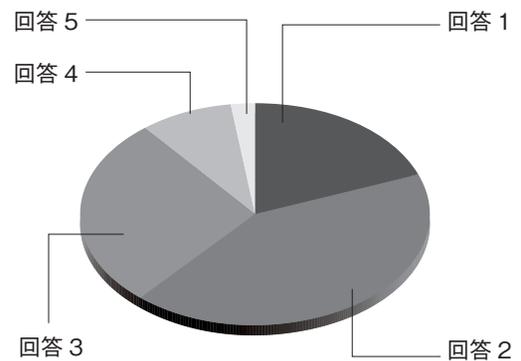
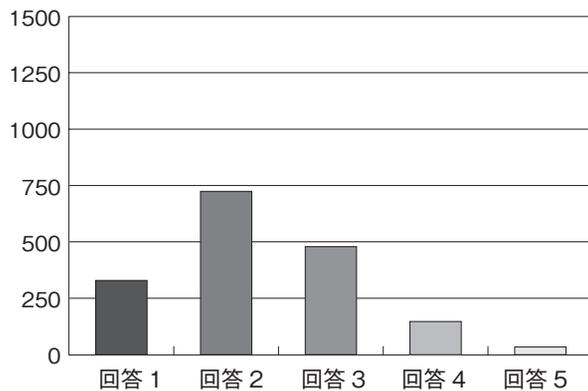
スポーツ車の販売傾向に見られるようにサイクリング人口は確実に増加し、それに伴い旧来の5万分の1の地図と先達の紀行文を頼りに自らコースを作成してサイクリングするという遊び方から、ツアー感覚で名所旧跡を巡ったり、隠れた地酒やひなびた温泉を目的にサイクリングを行う遊び方が主流になってきたと言えるが、様々なサイクリング形態のニーズに応じるためには（財）日本サイクリング協会のような利害に影響されない公益法人のホームページで全国規模でのサイクリングコース情報に関して紙媒体情報、ネット情報を統括的に掲出することが望まれる。

**Q8-2 の設問 (完成車の持ち込み)**

サイクリングをしてみたいと思う地域の宿泊情報は充分だと思いますか。

**回 答**

1 全く思わない .....	329	( 19.2 % )
2 あまり思わない .....	724	( 42.3 % )
3 どちらともいえない .....	479	( 28.0 % )
4 ややそう思う .....	147	( 8.6 % )
5 そう思う .....	34	( 2.0 % )
合 計 .....	1,713	( 100 % )



**Q8-2 の設問の意図**

サイクリングの遊び方が様々な形態になってきた現在において宿泊を伴うサイクリングを計画する場合、鄙びた民宿からビジネスホテルまであらゆる宿泊情報が要求される。その知りたい情報が満身に得られているか把握しようとした。

**分 析**

宿泊情報は、全国の都道府県市町村の数と同じとあって良いほど観光協会が存在し、またネット上で宿泊予約を統括的に行なうシステムを運営する会社が数社存在するなど、それらから発信される宿泊情報は、サイクリングコース情報に比べ桁違いに多い量であるにもかかわらず、サイクリストにとって現状の宿泊情報が充分であると「全く思わない」と「あまり思わない」の合計が1,053名、61.5%もあったことは意外であった。この項だけを特化し、「全く思わない」と「あまり思わない」他の回答に関し何故その回答としたのかを追跡調査するなど、深く掘り下げる必要もあろうかと思われる。

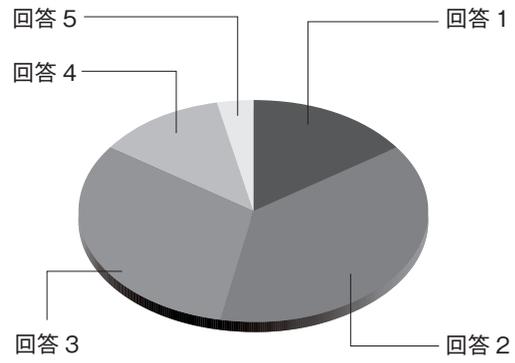
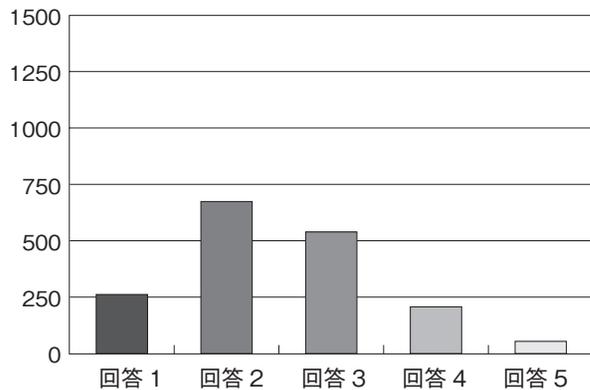
なおこの回答で61.5%と多くのサイクリストが宿泊情報に不満を持っていたことは、最低これだけのボリュームを持ったサイクリストが宿泊を実践しているからこそこの回答結果であったといえる。

**Q8-3 の設問（観光情報）**

サイクリングをしてみたいと思う地域の宿泊情報は充分であると思いますか。

**回 答**

1 全く思わない	262	( 15.3 % )
2 あまり思わない	647	( 37.9 % )
3 どちらともいえない	539	( 31.5 % )
4 ややそう思う	207	( 12.1 % )
5 そう思う	54	( 3.2 % )
合 計	1,709	( 100 % )



**Q8-3 の設問の意図**

旧来のサイクリストならば、混雑する観光地を嫌い、あえて迂回するコースを採っていたであろうし、偶にコース途上で観光地を探す場合は駅前の観光案内で案内係りとの会話を楽しみながら情報を得るなどしていたが、サイクリングスタイルの変容に伴い事前に観光情報を得たいと思うサイクリストがどれだけいるか、また満足度合いはどれほどか把握しようとした。

**分 析**

サイクリングをして見たいと思う観光情報が充分であると「全く思わない」と「あまり思わない」の合計が909名、53.2%と半数をやや超える数値を示し、事前に情報を得て観光地をサイクリングしようとするサイクリストが約半数も占めることで、この項からもサイクリングスタイルが変容しているということがわかった。

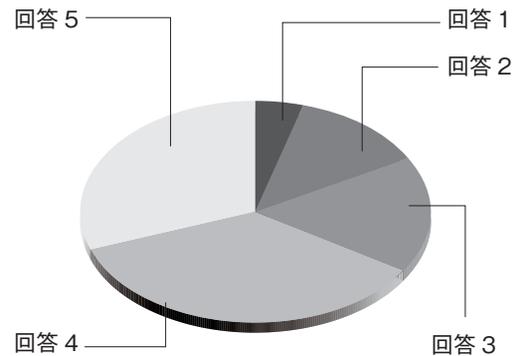
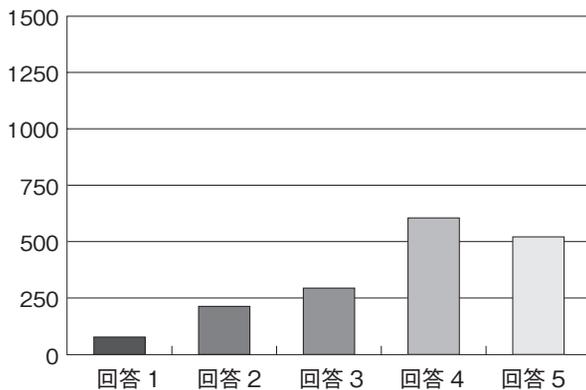
なお、宿泊情報同様、相当量の観光情報が発信されているにもかかわらず、なぜ充分でないと回答としたのか追跡調査の必要があると思われる。

**Q9-1～Q9-3の包括設問**  
 旅行代理店の行なうサイクリングツアーについてお伺いします。

**Q9-1の設問（自宅からの愛車運搬込みのツアー）**  
 自分の愛車を自宅から目的地までの運搬も込みで参加できる1～2泊のツアーがあれば参加したいと思いませんか。

**回 答**

1 全く思わない .....	77	( 4.5 % )
2 あまり思わない .....	213	( 12.5 % )
3 どちらともいえない .....	294	( 17.2 % )
4 ややそう思う .....	605	( 35.4 % )
5 そう思う .....	521	( 30.5 % )
合計 .....	1,710	( 100 % )



**Q9-1～3の設問の意図**

自宅から自転車に乗ったままでは、少ない日数では到着できない遠隔地で1～2泊のサイクリングをする場合、サイクリングを優先するならば現地のレンタサイクルという方法もあるが、愛車とともにおこなうという条件であると現在の選択肢は愛車を輪行バッグで自身が携行するか、輪行バッグを宅配便を利用して送るか、クルマで目的地まで愛車とともに移動するかの3通りしかない。遠隔地でのこれらの方法を基本にパックツアーを利用して手軽にサイクリングを楽しもうとしているサイクリストがどれぐらいいるか、またこのことによってサイクリングスタイルが変容しているのか把握しようとした。

**Q9-1の設問の意図**

愛車と共にサイクリングしたい場合、目的地まで愛車の運搬方法のうち（財）日本サイクリング協会の賛助会員の特典として輪行バッグを宅急便で送るという方法がある。アンケート回答者は（財）

日本サイクリング協会の賛助会員なのでこの特典を使えるが、それでも目的地までの愛車運搬込みというツアーがあった場合、賛助会員サイクリストはどうか把握しようとした。

**分 析**

回答者の年間サイクリングの回数から判断すると、回答者の8割が自身でサイクリング計画を立てて実行できるビギナーからベテランと言われる領域に属しているが、それでも旅行代理店が催行する輪行バッグを自宅から運ぶツアーに参加してみたいと「そう思う」と「ややそう思う」と回答したサイクリストが1,126名、65.9%もいることは、この項においてもサイクリングスタイルが変容していると言える。

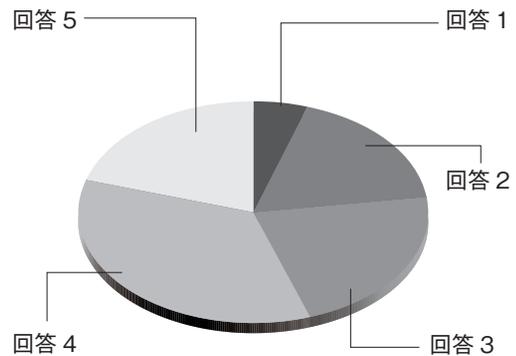
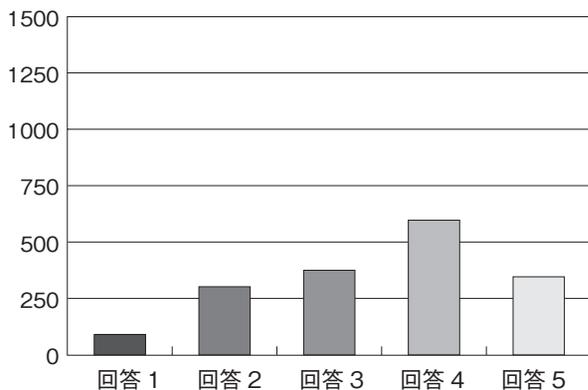
「全く思わない」「あまり思わない」と回答した290名、17.0%のサイクリストは、お仕着せのバック旅行を嫌い自由なサイクリングを好む層であると思われる。

**Q9-2 の設問 (輪行バッグ利用のツアー)**

輪行バッグ利用の1～2泊のツアーがあれば参加したいと思いますか。

**回 答**

1 全く思わない	90	( 5.3 % )
2 あまり思わない	302	( 17.7 % )
3 どちらともいえない	375	( 21.9 % )
4 ややそう思う	597	( 34.9 % )
5 そう思う	346	( 20.2 % )
合 計	1,710	( 100 % )



**Q9-2 の設問の意図**

集合場所までは輪行バック、そこから先は愛車とともに比較的遠方で手軽にサイクリングを楽しもうとしているサイクリストがどれぐらいいるか、把握しようとした。

**分 析**

目的地まで自身で輪行バッグを携行するツアーというのは、輪行バッグがなければ単なるバックツアーであるのでほとんど支持されないと予想していたが、「ツアーに参加したいと思いますか」の問いに「そう思う」と「ややそう思う」の合計が、943名、55.1%と回答数の半数を超えるサイクリストが輪行バック利用のツアーを望んでいることがわかった。これらのサイクリストはお仕着せのバックツアーを「楽しい」ものと受容し、さらにこれに加えて「サイクリングの楽しさ」を期待していると考えられ、このデータからもサイクリングスタイルが変容してきていることが読み取れる。

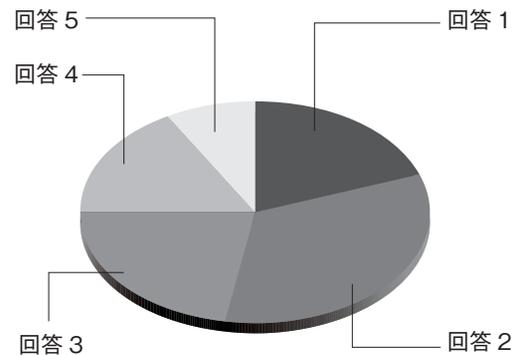
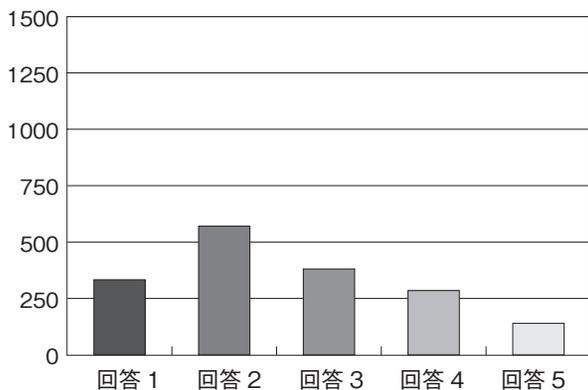
輪行バッグを携行するツアーに参加したいと「全く思わない」「あまり思わない」と回答したサイクリストが392名、23.0%と輪行バック運搬込みのツアーの回答数から増えていることは自由な行動を旨とするサイクリストの層であれば当然であると言える。

**Q9-3の設問（レンタサイクル利用ツアー）**

現地でレンタサイクル利用の1～2泊のツアーがあれば参加したいと思いますか。

**回 答**

1 全く思わない	333	( 19.5 % )
2 あまり思わない	571	( 33.4 % )
3 どちらともいえない	381	( 22.3 % )
4 ややそう思う	285	( 16.7 % )
5 そう思う	140	( 8.2 % )
合 計	1,710	( 100 % )



**Q9-3の設問の意図**

自転車健康の維持増進に有用であることを背景に最近中高年を中心とした層がサイクリングを始めていると言われており、この層は比較的サイクリング経験が短く使用する自転車にもあまりかわ

らないと思われ、そのことを手ぶらで参加できる手軽なツアーを望むかという問いで把握しようとした。

#### 分 析

Q9-1 の分析で述べたように回答者の 8 割が自身でサイクリング計画を立てて実行できるビギナーからベテランと言われる領域に属しており、参加したいと「そう思う」と「ややそう思う」の合計が 425 名、24.9%という数値を見ると手軽なレンタサイクリングツアーはやはりサイクリング経験の短い層が望んでいることがわかった。ただ、設問で意図したうちの中高年サイクリストが手ぶらサイクリングツアーを望んでいるかどうかについては、参加したいと回答した者の年齢を調査しなければならない。

一方、参加したいと「全く思わない」と「あまり思わない」と回答した 904 名、52.9%のサイクリストが自分の愛車でツアー参加を望んでいると言える。

問いの第3群

**サイクリングとドライブ距離等・排気量**

**Q10-1～Q10-5の包括設問**

ご自身のサイクリングの回数と距離、ドライブの回数と距離、ドライブに使うクルマの排気量をお伺いします。

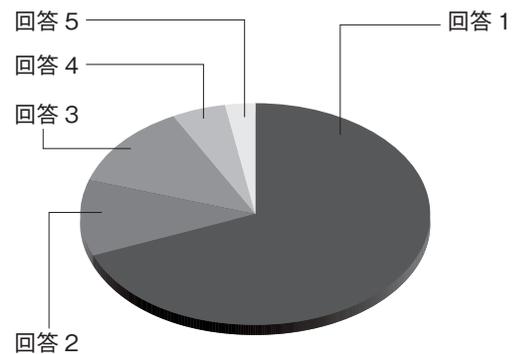
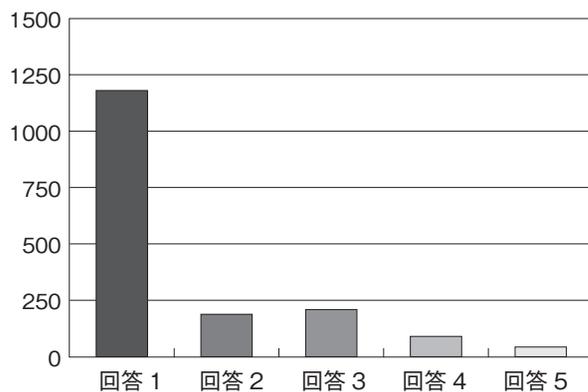
**Q10-1の設問（年間サイクリング回数）**

1年間に何回ぐらいサイクリングを行ないますか。

この場合のサイクリングとは、仕事などの単に自転車を移動手段として乗る場合は除外してください。

**回 答**

1 全く思わない	1,180	( 69.0 % )
2 あまり思わない	188	( 11.0 % )
3 どちらともいえない	209	( 12.2 % )
4 ややそう思う	90	( 5.3 % )
5 そう思う	43	( 2.5 % )
合 計	1,710	( 100 % )



**Q10-1の設問の意図**

今回のアンケートに応じていただいたJCAに直接所属する賛助会員のサイクリング経験度合いを年間サイクリング回数により把握しようとした。

**分 析**

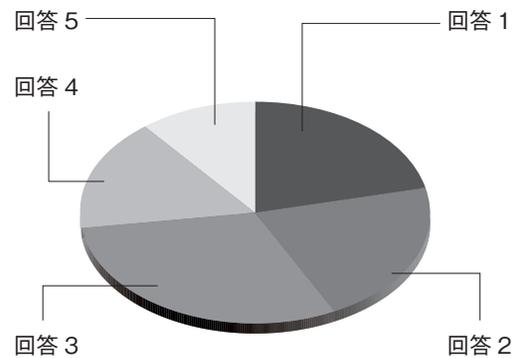
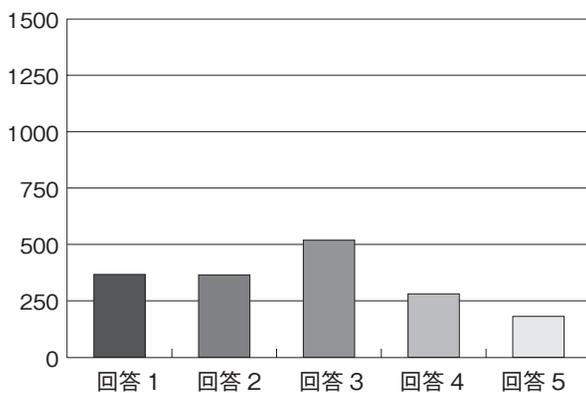
毎月1回以上サイクリングしている回答者が1,180名、69.0%を占め、毎月までは至らないが概ね毎月1回もしくは1回近くサイクリングしていると回答した者が188名、11.0%を占めていることがわかった。合計すると回答者の80.0%が毎月1回程度はサイクリングしていることがわかった。回答者のおこなっているサイクリングの内容はポタリングからワンデイサイクリング、数泊のロングサイクリング、ロングライド、ホビーレースなど様々であろうが回数が毎月1回という頻度はかなり高い。一概にサイクリング回数がサイクリングスキルの度合いを示すとは言えないが、判断の大きな要因として捉えられる。したがって、回答者の全体の8割を占める者はサイクリング経験が豊富で、相当スキルを有したベテランであると言える。

**Q10-2の設問（年間サイクリング距離）**

1年間のサイクリングの距離はどのぐらいですか

**回 答**

1	5,000km 以上	367	( 21.4 % )
2	3,000km 以上 5,000km 未満	365	( 21.3 % )
3	1,000km 以上 3,000km 未満	519	( 30.3 % )
4	500km 以上 1,000km 未満	281	( 16.4 % )
5	500 未満	181	( 10.6 % )
	合 計	1,713	( 100 % )



**Q10-2の設問の意図**

Q10-1と同様に今回のアンケートに応じていただいたJCAに直接所属する賛助会員のサイクリング経験度合いを年間サイクリング距離数により把握しようとした。

**分 析**

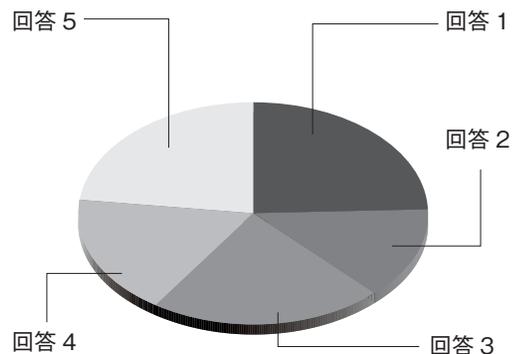
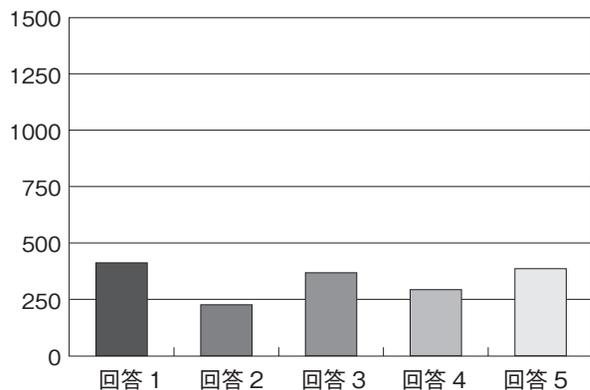
平均的なサイクリングの1日当たりの走行距離は60km前後が身体的にダメージが残らない適当な距離であり、高低差の大きな山間部のサイクリングや向かい風の影響を受ける海岸沿いのサイクリングでは概ねその半分の距離となる。この数値を基礎に判断すると年間5,000km以上と回答した367名、21.4%の者は、週休2日の給与生活者を想定した場合、5,000kmとしても毎週土日が晴天とは限らず、1月4回として1回の走行距離は100km前後に達し、サイクリングスタイルはいわゆるツーリングではなく、最近言われるようになったロングライド（ロードレーサーを使用してのハイスピードサイクリング）を主にしていると思われる。3,000km（1月当たり250km）以上という者でも同様に1回の走行距離は62km強で相当走っている部類に属する。これらの比較的走行速度の高いグループが932名、42.7%と4割強を占めており、路面の平滑度にも関心を持っていると思われる。また、サイクリング回数と同様、走行距離がその者のサイクリングスキルの度合いを示すとは言えないが、傾向の判断の大きな要因であると言える。

**Q10-3 の設問（年間サイクリング距離）**

1年間に何回ぐらいドライブを行ないますか。この場合のドライブとは、仕事などの単にクルマを移動手段として乗る場合は除外してください。

**回 答**

1 12回以上	412	(24.5%)
2 8回から12回ぐらい	226	(13.4%)
3 4回から7回ぐらい	368	(21.8%)
4 3回前後	293	(17.4%)
5 1回未満	386	(22.9%)
合 計	1,685	(100%)



**Q10-3 の設問の意図**

本調査研究のメインテーマである「ドライブからサイクリングへ」のポイントであるアンケート回答のサイクリストが年間どれぐらいの回数ドライブするか把握しようとした。

**分 析**

サイクリングもレジャー活動の範疇に入り、旧来型のサイクリストはもっぱら旅というレジャーを自転車で行なうという概念であったが、年間12回以上と回答した者が412名、24.5%で全体の約4分の1を占め、また8回から12回ぐらいと回答した者は226名、13.4%で合計638名、47.9%が年間12回前後ドライブしており、近年のクルマの普及に伴い回答したサイクリストの約半数近くがサイクリングと同じ頻度でドライブも楽しんでいるということであり、4回から7回と3回前後と回答した者も合わせると少なくとも年間3回以上ドライブを楽しむサイクリストが全体の77.1%を占め、回答したサイクリストの4分の3以上のサイクリストがサイクリングの他、ドライブも楽しんでいると言え、旧来はサイクリングだけ、またはドライブだけ、というレジャー活動傾向からサイクリングとドライブの両方を同じように楽しむようになったことがわかった。

旧来のレジャーはサイクリングだけ、またはドライブだけ、というレジャー活動傾向から両方同じように楽しむようになったことがわかった。

一方、1回未満と回答した者は386名、22.9%で、回答することにより「ドライブをしない」ことを表明したと思われる。

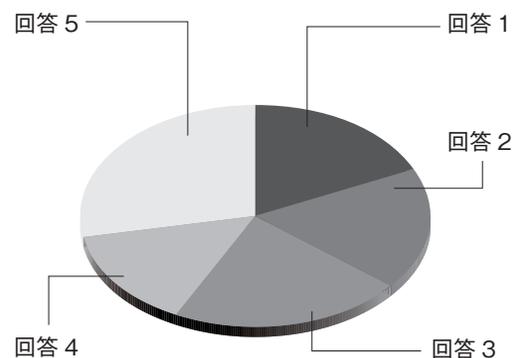
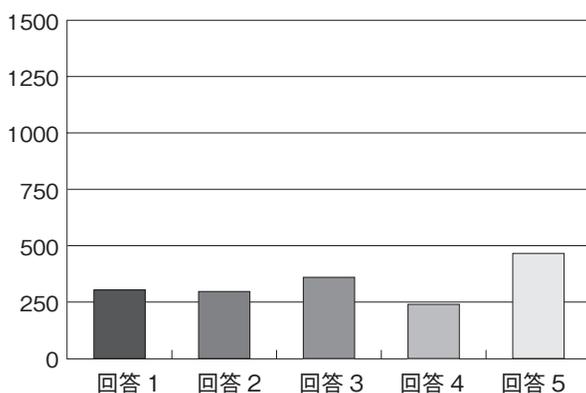
**Q10-4の設問（年間サイクリング距離）**

1年間のドライブの距離はどのぐらいですか

（カー＆サイクリングの場合、クルマの走行距離はドライブに含めてください）

**回 答**

1	5,000km 以上	304	(18.2 %)
2	3,000km 以上 5,000km 未満	297	(17.8 %)
3	1,000km 以上 3,000km 未満	360	(21.6 %)
4	500km 以上 1,000km 未満	240	(14.4 %)
5	500km 未満	466	(28.0 %)
	合 計	1,667	(100 %)



**Q10-4 の設問の意図**

Q10-3 の設問と同様、本調査研究のメインテーマである「ドライブからサイクリングへ」のポイントであるアンケート回答のサイクリストが年間どれぐらいの距離をドライブするか、また、ドライブからサイクリングへ移行した場合、クルマによる移動距離がどれ程変わるかの基礎データとしてその傾向を把握しようとした。

**分 析**

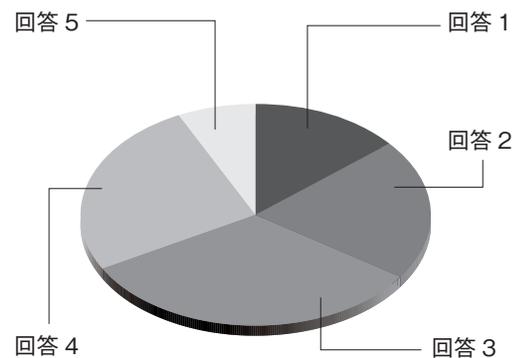
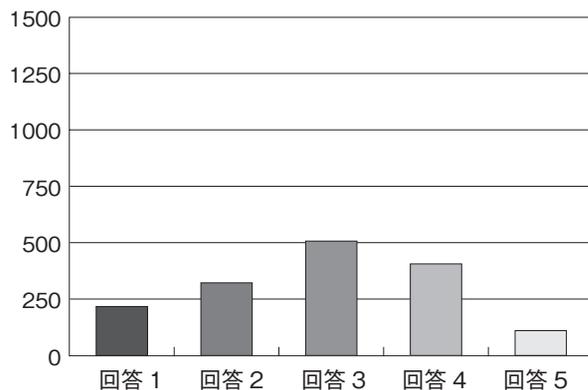
回答区分ごとのパーセンテージを見ると 1～4 までは最小が 14.4%、最大で 21.6% と大きな差異は見られないが、年間 500km 未満と回答したサイクリストが全体の 28.0% を占め、実質ドライブをほとんどしないか、しても 1 回程度と思われるが、詳しくは Q10-3 の回答データとクロス集計する必要があると思われる。3000km 以上 5,000km 未満と 5,000km 以上の合計が 601 名、36.0% を占め、このグループがドライブからサイクリングに移行すると、CO<sub>2</sub> 削減に大きく寄与すると思われる。

**Q10-5 の設問 (年間サイクリング距離)**

ドライブに使うクルマの排気量を教えてください。

**回 答**

1	1000cc 未満	.....	217	( 13.9 % )
2	1000cc 以上 1500cc 未満	.....	322	( 20.6 % )
3	1500cc 以上 2000cc 未満	.....	507	( 32.5 % )
4	2000cc 以上 3000cc 未満	.....	406	( 26.0 % )
5	3000cc 以上	.....	110	( 7.0 % )
	合計	.....	1,562	( 100 % )



#### Q10-5 の設問の意図

回答したサイクリストがドライブに使うクルマの排気量の傾向を把握しようとした。

#### 分 析

回答の結果、最多排気量区分は 1500cc 以上 2000cc 未満で 32.5%を占めることがわかった。次いで 2000cc 以上 3000cc 未満が 26.0%で約 4 分の 1 を占めることもわかった。ドライブからサイクリングへという目標を導き出すためには各設問で改善された場合のサイクリング頻度が増えると回答した者の所有するクルマの排気量の関連やドライブ回数と距離が減るかどうかを調べる必要がある。

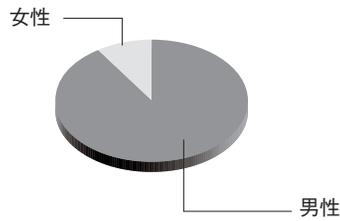
なお、全回答数 1,719 名中、1,562 名がこの項に回答しており、残り 157 名、全回答数に対し 9.1%がクルマを所有せずサイクリングのみを楽しんでいると思われる。

# アンケート回答者の内訳

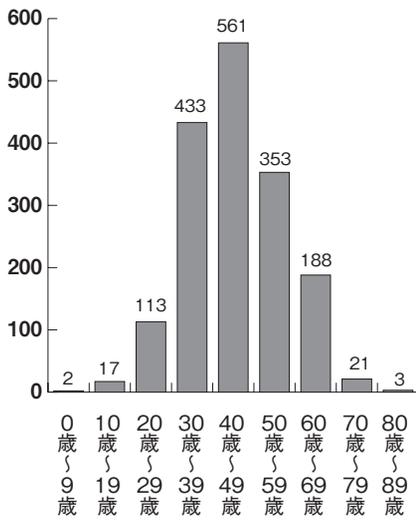
(個人情報データ未記入者 29 名を除く)

## 男女別回答者数

男性 1532 名  
 女性 158 名  
 総合計 1690 名

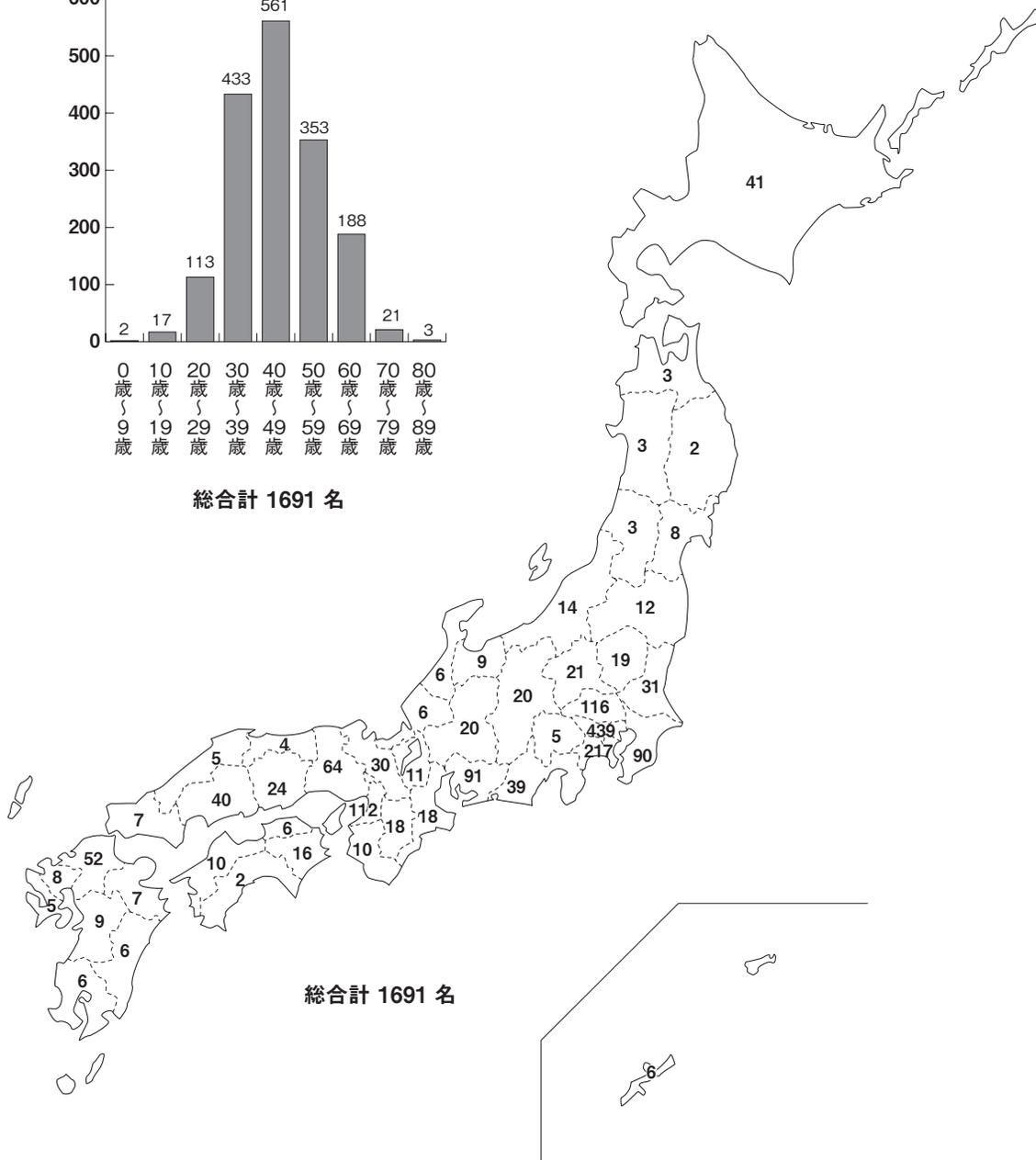


## 年齢別回答者数



総合計 1691 名

## 都道府県別回答者数



総合計 1691 名

# 資料編

## 不都合個所の例



凹凸が連続する縦補修の例



凹凸が連続する縦補修の例



斜めカットの補修例



補修の連続の例



自転車走行が危険な橋の例（国道6号線新葛飾橋）



狭い歩道の橋（国道6号線新葛飾橋）



広い歩道の橋



入り口に軽車両進入禁止の標識がない陸橋の例



入り口に軽車両進入禁止の標識がない陸橋の例



右側通行を促すような標識の例



電車内への自転車持ち込み方法を示したポスター



障がい者用スペースにとめられた自動車（羽田空港）

# アンケート協力者からの手紙

(抜 粋)

## 〈1〉

調査研究ありがとうございます。自転車は環境にも良く、体のためにも良い最高の乗り物です。自転車に乗る人が増えれば、空気も汚れず、メタボも減ると思います。それでも自転車をみんなが乗らない理由は、道路があまりにも自転車にとって不利だからです。自転車でいろいろなところを走っているとすぐわかります。転びそうになるところ、どうしても危ないところを通らなければならない道路など、ほんの少し完全してくれればいいのにという道がたくさんあります。きっと、ここを通るみんながそう思っているのだらうなと思いますが、だれも何も言えないし、伝える手段がありません。

今はインターネット (Web) 上の地図に、情報を掲示板のように投稿できます。そのような機能を使って自転車にとって危ない箇所をみんなで出し合い、そのなかでも意見の多いところを改善してくれるとか、そのようなサイトがあったらいいなとずっと思っています。安全で安心して走れる道が増えれば、自然と自転車人口が増えるはずです。そして CO<sub>2</sub> 削減に繋がるはずです。

自転車を愛する人たちの願いをかなえてください。

## 〈2〉

最近の自転車ブームにより自転車が増えましたが、道路交通法の違反がたいへん多いように感じています。具体的には車道での右側通行、信号無視、歩道通行時のスピード等、歩行者への配慮不足などです。これらは「知らない」ことが原因だと思います。

広く、道交法、ルールをメディアを通して配信していただきたい。それが何よりも先決だと思います。

## 〈3〉

①車道、自転車道、歩道と分離させた道路をつくるべきです。ほとんど路肩のない県道、国道をやむをえず走っているサイクリストを見かけますが、たいへん危険だと思います。実際に死傷事故が多発しています。車の速度違反が目には余ります。速度取り締まりを各県警に強く要望します。

②一般信号がとても危険です。いつも右折・左折時の事故に巻き込まれるのではないかという恐怖感がつきまといまいます。警視庁は歩車分離信号の設置を促進するという方針を出したそうですが、貴協会もその依頼をすべきだと思います。

③私は名古屋に住んでいますが、名鉄はお客が少なくてもホームまで (自転車の) 完成車で行くことができません。それが改善されると輸行もかなり楽になると思います。そのことを鉄道会社に要望します。

#### 〈4〉

国民は、自転車がエンジンのついていない車両であることを認識していないと思います。よって、道交法上の原則として、車道の左側通行をしなければいけないことを知らないと思います。おおざっぱに道路を分類すると、車道、歩道、自転車通行可歩道、自動車専用道（高速道路）であると思います。これからの道路整備事業（とくに都市圏の市街地）では、可能な限り自転車専用道路を整備すべきだと思います。また、自転車通行可歩道は、標識では限界があるため、歩行者、自転車利用者が認識しやすいよう、視角効果がある方策（インターロッキング、カラー舗装等）を可能な限り導入すべきであると思います。

#### 〈5〉

Q1 群について：自転車の歩行帯として指定されている道路の左側端の状況は、とてもほめられたものではありません。当然、改善されることを切望しますが、そのこととサイクリングの頻度は直接関係しないと思います。

サイクリストは、そういった路面状況をよく把握しており、そうした場所を避けるルートを開拓して走っていると思われます。もちろんそうした場所を走らざるえない方々にとっては、事故回避など切実な仮題となっていると思います。

Q3 群について：一般道との平面交差は極力解消して欲しいのが本音です。淀川サイクリングロードも車留めの弊害が多く、走る意欲が萎えます。個人的な希望としては、河川敷の最も川寄りに一般道と交差しない専用道を設置していただけるとありがたいと思います。京都～大阪自転車ハイウェイは北大阪のサイクリストの夢です。

Q4・5 群について：道交法そのものはそう難しいものではありませんが、現実の道路では困惑することも多いです。よくあるのが、従うべき信号を確認しにくい事例があること。基本は車両用信号で、歩行者用信号に「歩行者・自転車専用」の副標識がある場合には歩行者用信号に従うわけですが、副標識の確認がしづらいことがよくあります。

Q6 群について：私自身はルール・マナーを守って走っている自信はあります。ただそうして走っていても逆送してくる自転車にひやひやさせられることもしばしばあります。加えて先日は、車道左側走行中に自動車が幅寄せしてきたうえ、「どこ走っとんじゃ！ じゃまなんじゃ！」と暴言を吐かれるという経験をしました。ドライバーへの教育という点で、とりわけタクシーの運転があまりに身勝手なので指摘しておきたいと思います。

Q7 群について：遠隔地でのサイクリングイベントに輪行は不可欠ですが、輪行袋にまとめていても、他の旅客の方に迷惑ならないかと心苦しいものです。車両専用車があると、たしかに気持ちよく輪行できると思います。

## (6)

自転車利用者を増やすためのアンケートと感じました。自転車もバイクも好きな私の意見を少しだけ書かせていただきます。

●趣味で乗るロード自転車と通学や買い物などで乗る実用自転車を一緒に考えない。速度差がありすぎて同じ尺度では考えられません。ロードバイクは原付バイクと同じです。

●ロードバイクは路面コンディションだけでなく、信号での停止時間も配慮する。高知市の市街地を自転車で横断すると、100回以上信号や交差点で停止または徐行する必要があります。現在は路面良好とは言えない堤防内を走ることにより信号を回避していますが、同じ場所に到着するのに30分以上時間がかかり、疲労度も違ってきます。

●トンネル内の車は速度感覚が鈍り速度が上がりぎみです。照明が暗い自転車で走っていると、はねられそうになることがあります。国道194号線の高知県側は比較的サイクリングに良好な道路ですが、大森トンネルは危険で走ることができません。

高知県須崎市浦ノ内を走る県道23号線は交通量も少なくほどよい起伏が続く良好な道路ですが、トンネルに照明がなかったり、暗かったり、路面が荒れていたり、怖い思いをしたことがあります。トンネル内部の伏流水で背中が汚れることも多いです（トンネル内は水溜まりが見えず避けられない）。

●実用車に乗るときに気になるのは、歩道兼自動車道に起伏がたくさんあり、ジャンプ台のようになってしまうことがあったり、歩道が終る部分がスロープになっておらず、一度自転車から降りて車道に手で自転車を降ろす必要があったりします。

自転車ライフが楽しめるような世の中になるよう、意見が反映されると嬉しいです。

## まとめ

今回の調査で明らかになった第一のポイントは、月平均 300km 以上のサイクリングを楽しんでいる人々が、アンケート対象者の、実に 4 割を占めていたことである。サイクリングの潜在的なニーズは想像する以上に高いことを、今回調査で改めて実感させられた。

第二のポイントは、自転車の乗用環境を改善すれば、確実に乗用機会が増えることを、数多くのデータが示唆していることである。そこでは、自転車先進国に比して劣る乗用環境の具体的な改善策についても、数多くの具体的な提案が寄せられている。

言うまでもなく、自動車との混流を回避する自転車道路の本格的な整備は、ハードルが高い。しかし、例えばサイクリングを楽しむアンケート対象者の半数弱が、交差点での二段階右折に対してネガティブには感じていないというデータが示すように、自転車ユーザーが現実的、合理的な選択を想定していることにも改めて注目すべきである。

もちろんそこには、攻撃的なクルマに対する諦観がたたえられている可能性もある。しかし、いくつかの示唆にあるように、例えば分岐点、交差点、危険箇所でのガイドやサインを充実させるだけで、サイクリング環境は確実に向上するのである。

また、自動車との混流以上に、歩行者との混流をネガティブに捉えている層が多いことも興味深い。そのために、サイクリングロードとは別に、例えば河川の土手の内側に、歩行者専用の散歩道を整備すべきだといった具体的、現実的な提案も寄せられている。

そして、重要な第三のポイントは、数多くのサイクリストたちが、自転車走行におけるモラルの大切さを自ら深く意識していることである。信号を無視する自転車、無灯火や逆走など、自転車の無謀運転に対する取締りへのニーズが高いことも、今後のサイクリング普及策を検討する上で注目すべきポイントである。

アンケート結果を鳥瞰して、思い出した交通先進都市がある。フランスのナント市だ。

電車、自動車、トラム、自転車、歩行者が移動しているナント市の中心部には、実は信号機がまったくない。にもかかわらず、人々は渋滞に合うこともなく、安全な交通移動を形にしているのである。ドライバーも、サイクリストも、そして歩行者も、互いのモラルを前提に、気配り、目配せを行い、移動しているのである。サイクリング環境の整備は、ハード整備に留まらず、こうした人々の意識変革こそが大前提であることを、今回調査で改めて実感した。

2020 年までに、CO<sub>2</sub> の 1990 年比 25% の削減を世界に発信した政府方針に従い、交通政策の分野でも、ドライブからサイクリングへの流れを作り、CO<sub>2</sub> の削減を形にすることは、本会の目的に適射した重要な事業と捉えている。今回初年度のプレ調査をベースに、CO<sub>2</sub> 削減の具体的な数値を形にするサイクリング環境整備の調査検討を次年度以降も継続的、発展的に進めていきたいと考えている。

財団法人 日本サイクリング協会

平成 21 年度 自転車活用による環境改善方策の調査研究事業

調査研究委員会委員長 ユニバーサルデザイン総合研究所所長 赤池 学

平成 21 年度  
「自転車活用による環境改善方策の調査研究事業」  
報 告 書

---

財団法人 日本サイクリング協会  
〒 107-0052 東京都港区赤坂 1-9-3  
URL : <http://j-cycling.org/>  
Mail : [jca@j-cycling.org](mailto:jca@j-cycling.org)  
Tel : 03-3583-5628 Fax : 03-3583-5987  
2010 年 3 月

---