

自転車乗用環境の整備改善に関する調査について

■本調査の目的

近年、高齢化やエネルギー価格の高騰、さらには健康ブームなどを背景に自転車の利用が増加するとともに、自転車の対歩行者の交通事故が急増しています。

その原因として、一般に自転車利用者のマナーの低下が取りざたされていますが、自転車が車両のひとつであり、道路交通法に定められているルールを遵守して利用することが前提でなければならないのに、実際には歩行者並みに扱われている実情や、そもそも安全快適に走行できる道路空間が都市においてはほとんど未整備な状態であることなどを指摘する意見も聞かれます。

今後ますます利用が盛んとなることが予想される自転車の乗用環境をどのように整備すべきかを模索する上で、道路を共用する歩行者、自転車利用者、クルマのドライバーのそれぞれの立場から、自転車の通行をどのように受け止めているかを明らかにし、整備を急ぐべきポイントを見だし、参考に供することを目的としてアンケート調査を行ったものであります。

■報告書とりまとめの経緯

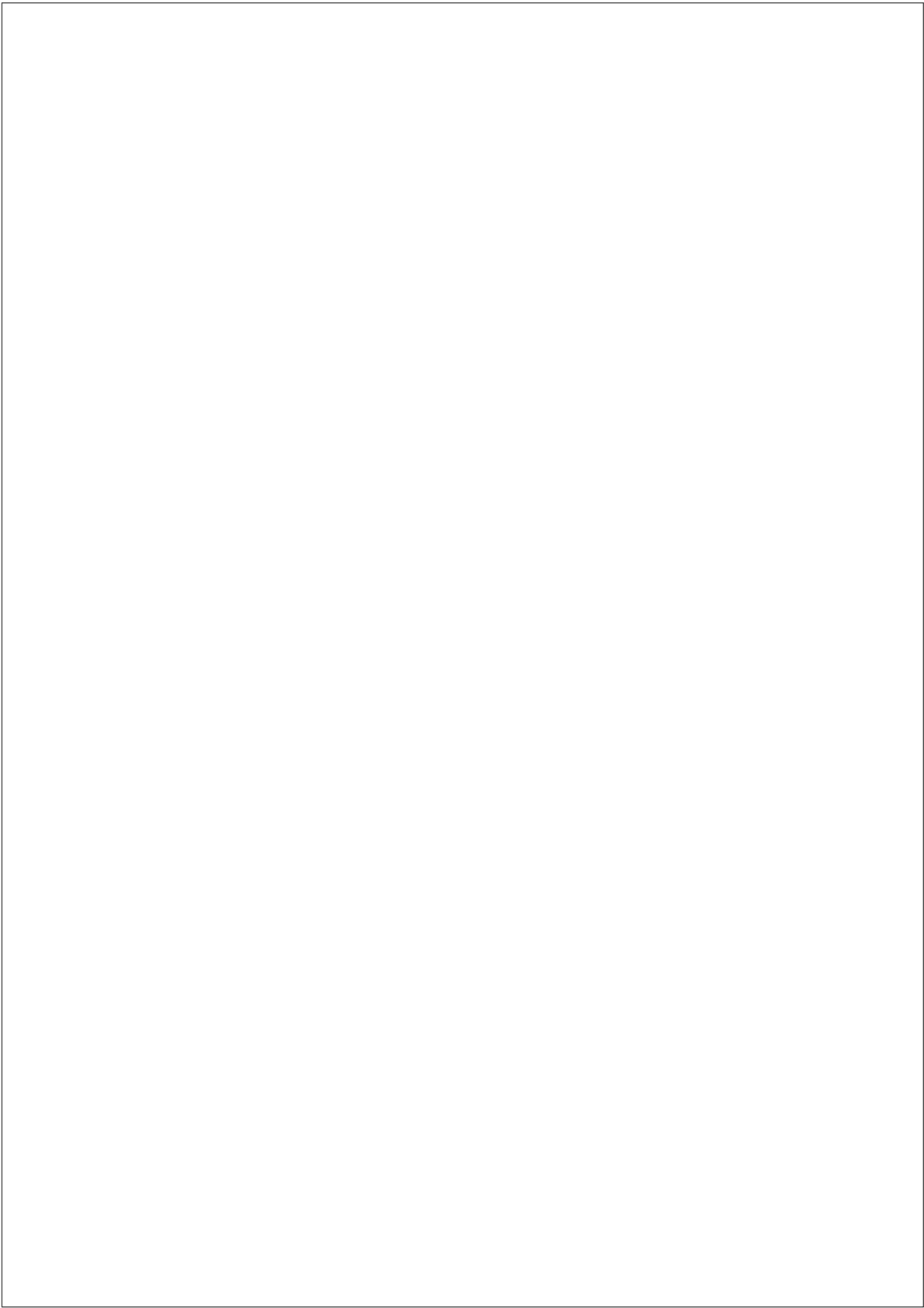
アンケート調査は日本自転車普及協会とバイロロジー運動を推進している全国41地方組織をはじめ、NPO自転車活用推進研究会が全国各地で開催する市民参加型公開討論イベント「自転車DO!カフェ」の参加者、同研究会が運営するインターネット・サイト「エコサイクル・マイレージ」などのITネットワーク、さらには協力要請に応じた高齢者団体などの市民団体の協力で行われました。

アンケート用紙は延べ24万枚配布され、約1%、2,500程度の回答の回収を目論んだところ、2006年10月から2007年1月31日までに合計6,844もの回答が寄せられました。なお締め切り後も委託先であるNPO自転車活用推進研究会に回収されたアンケートが郵送、あるいはインターネットを通じて届けられており、全体では一万件を超える規模のアンケートとなりました。この問題に対する関心の高さを示すものと思われませんが、作業の都合上そのすべてを分析対象とできなかったことは誠に残念です。

回収されたアンケートはNPO自転車活用推進研究会に参加するボランティアの手でデジタル・データとして入力され、香川大学の土井健司教授の研究室において分析が行われました。

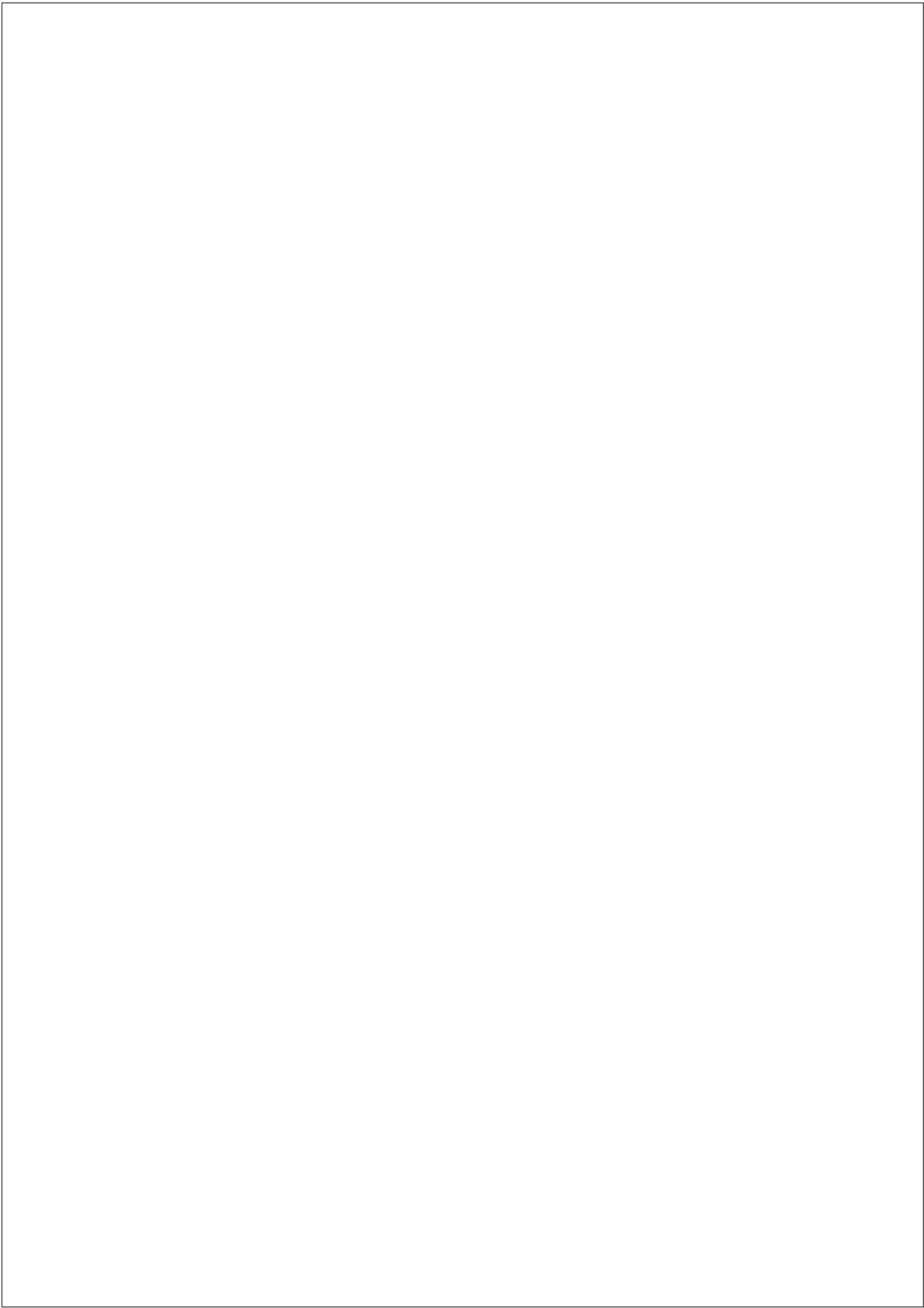
報告書をまとめるにあたり、アンケートの配布・回収、整理、入力、分析の各段階で献身的にご協力くださった多くの方々に心から深く感謝申し上げます。





目 次

配布したアンケート用紙	7
1. 回答者の属性	9
回答者の性向分布	9
数値データ一覧	10
歩行者	
2. 歩行者は歩道上を通行する自転車をどのように意識しているか	11
1) 歩道上で「自転車」を危険だと思ったことは?	12
2) 危険を感じるのはどんな時ですか?	12
3) 「歩道」に白線などで分けした自転車レーンについて	13
4) 自転車の歩行者優先義務	13
3. 自転車はどこを走るべきかという認識と歩道上での事故経験	14
5) 本来車両である自転車はどこを走るべきだと思いますか?	14
6) 自転車との事故を経験したことは?	14
7) 事故後の処理は?	16
自転車	
4. 自転車利用者としての意識	17
1) 自転車及び歩行者専用道路マークをご存じですか?	18
2) 歩道での自転車通行禁止	18
3) 歩道の自転車走行で感じること	18
4) 歩行者が多くて走りにくい時は?	18
5) 歩行者との事故を経験したことは?	19
6) 事故後の処理は?	19
ドライバー	
5. ドライバーとしての意識（車道を走る自転車に対する意識について）	20
1) 車道を走る自転車をどう思いますか?	21
2) 自転車の「危険だ」と思う行為は?	22



■配布したアンケート用紙

- ・アンケート用紙は下記の形式の他、これを拡大コピーしたもの、大分市の広報として新聞オリコミしたもの、インターネット上で回答を求めたもの、などさまざまな形で配布されました。

安心して歩ける歩道／安全に走れる自転車道のためのアンケート 2006

近年、高齢化社会の進展につれ歩道での歩行者と自転車の事故が増えています。21世紀にふさわしい「安心して歩ける道」、安全で正しい交通について、「道の利用者」であるお年寄りから子どもたちまで幅広い年齢層のご意見をお伺いしています。調査結果は随時、調査団体のホームページなどで公表し、安心できるまちづくりに役立てていく予定です。皆さまのご協力をお願いいたします。【調査担当：NPO法人 自転車活用推進研究会】

まず、あなたのことを教えてください

■性別 1：男性 2：女性
■年代 1：十代 2：二十代 3：三十代 4：四十代
5：五十代 6：六十代 7：七十代～

■郵便番号：〒
■自動車運転免許を 1：持っている 2：持っていない 3：これから
■クルマの利用は 1：毎日のように 2：時々 3：ほとんど使わない
■自転車の利用は 1：毎日のように 2：時々 3：ほとんど使わない

歩行者としてお答えください

問(1) 歩道上で「自転車」を危険だと思ったことは？
1：ない 2：ときどきある 3：よくある
問(2) それはどんな時ですか？（複数回答）
1：ベルを鳴らされた 2：「どけ！」といった罵声
3：乱暴な追い越し 4：突然の飛び出し
5：その他（ ）
問(3) 「歩道」に白線などで分けした自転車レーンについて
1：区分を守って歩いている 2：気にしていない
3：実際には守られておらず、安全性は高まっていない
4：自転車レーンは「車道」につくるべきだ
5：その他（ ）
問(4) 歩道では自転車に「歩行者優先」が義務づけられていることを 1：知っている 2：知らなかった
問(5) 本来車輦である自転車はどこを走るべきだと思いますか？
1：車道 2：歩道 3：自転車道 4：路側帯
5：その他（ ）
問(6) 自転車との事故を経験したことは？
1：ない 2：手荷物が散乱した程度の事故
3：すり傷などの軽傷 4：医者にかかるほどの怪我
4：入院が必要な骨折などの重傷 5：（ ）
問(7) 事故後の処理は？
1：特に何もなかった（逃げられた）
2：警察に届けた 3：損害賠償させた
4：その他（ ）

「車」のドライバーの立場でお答えください

問(1) 車道を走る自転車をどう思いますか？
1：同じ車輦としてゆずり合って走るべきだ
2：危険なのでできる限り歩道を走って欲しい
3：邪魔なので歩道走行を義務づけるべきだ
4：車道を区切って自転車専用レーンをつくるべきだ
5：その他（ ）
その他ご意見をお寄せください

自転車利用者としてお答えください

問(1) 右の交通標識の意味をご存じですか？
1：歩行者優先歩道 2：自転車通行禁止
3：自転車及び歩行者専用道路
問(2) 歩道は原則として自転車走行が禁止されていることを
1：知っている 2：知らなかった
問(3) 歩道の自転車走行で感じることを（複数回答）
1：歩行者と自転車の走行ルールを明確にして欲しい
2：電柱や看板などの障害物や段差が多く走りにくい
3：クルマを規制して歩行者と自転車の道を増やすべきだ
4：違法駐車などがなければ安全に「車道」を走りたい
5：歩道とは別に自転車専用レーンが必要だと思う
6：（ ）
問(4) 歩行者が多く、歩道を走りにくい時はどうしますか？
1：徐行または自転車から降りて自転車を押して歩く
2：ベルを鳴らし、歩行者にどいてもらって追い越す
3：逆走になる場合があるが、車道部分に下りて走る
4：その他（ ）
問(5) 歩行者との事故を経験したことは？
1：ない 2：荷物や自転車が傷ついた程度の事故
3：すり傷などの軽傷 4：医者に見てもらった
5：入院を必要とする骨折などの重傷
6：その他（ ）
問(6) 事故後の処理は
1：何もなかった 2：警察に届けた 3：損害賠償した
4：自転車保険を適用した 5：その他（ ）

問(2) 自転車の「危険だ」と思う行為は？（複数回答）
1：信号無視 2：飛び出し 3：急な方向転換／停止
4：傘さし運転 5：携帯電話やメールなどに夢
6：車道の「逆走」 7：おしゃべりしながらの並走
8：無灯火 9：二人乗り 10：飲酒運転
11：その他（ ）

ご記入の上、下記のいずれかにFAXをお送り下さい。ご協力ありがとうございました。
／NPO自活研 03-3591-0799

●アンケートにお答えいただいた方には「自転車DO！ステッカー」をお送りしています。ご希望の方は送り先住所をご記入下さい。

自転車DO！

〒

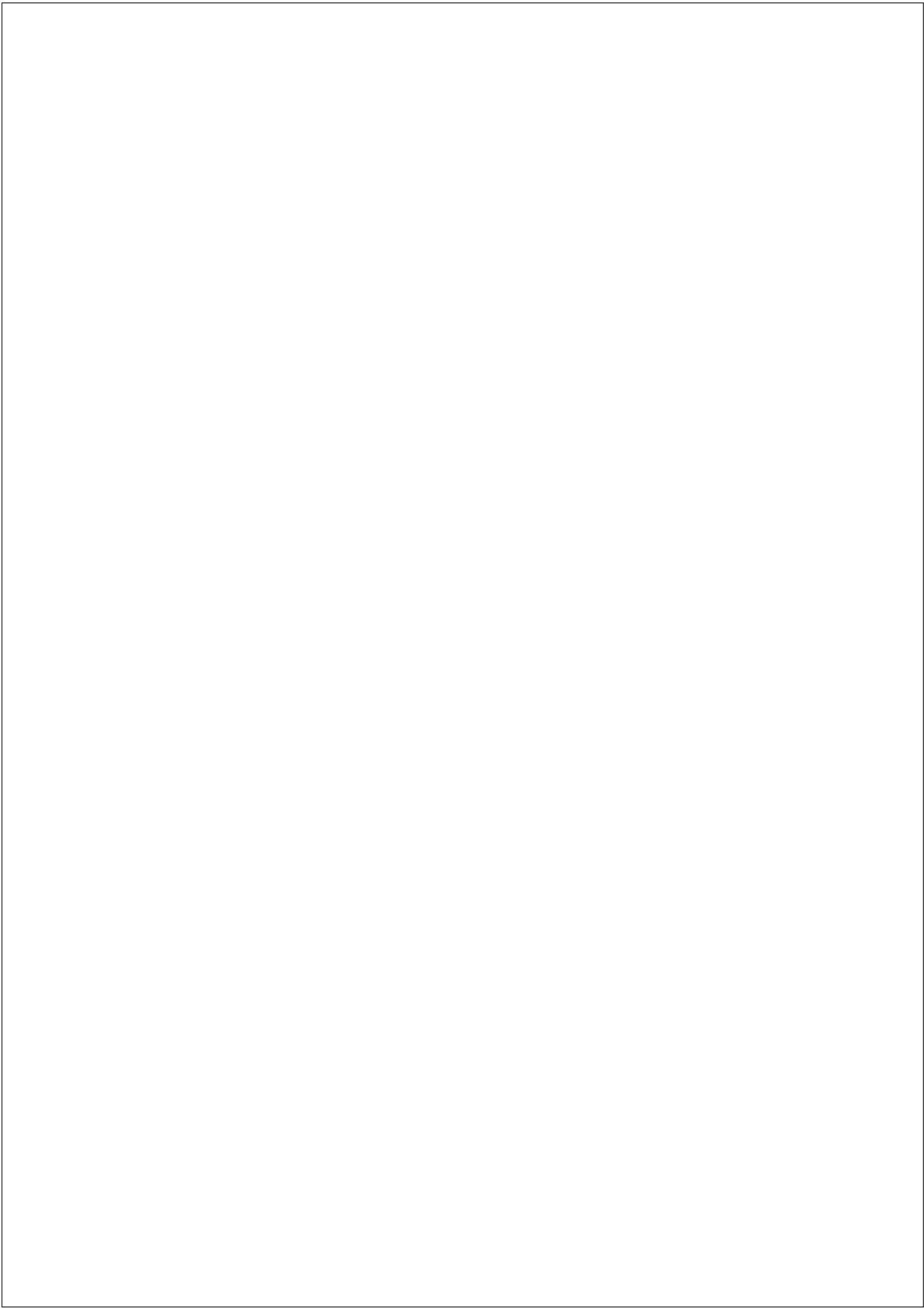
さま

財団法人 自転車活用推進研究会
日本自転車普及協会

特定非営利活動法人（NPO）自転車活用推進研究会は「環境・健康・交通・経済に貢献する自転車」の正しい活用と安心の歩道／安全な自転車活用環境の実現をめざして2000年から活動しています。

〒100-0004 東京都港区新橋2-13-8 新橋東和ビル3階 自転車活用推進研究会 TEL/FAX03-3591-0799 担当：小林 <<http://cyclists.jp>>

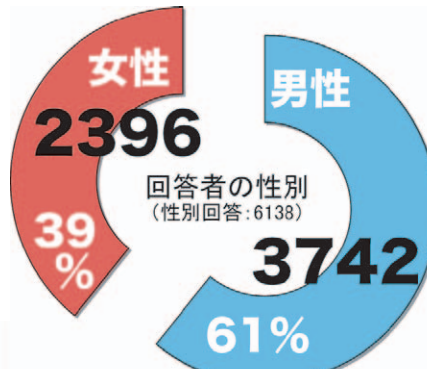
7



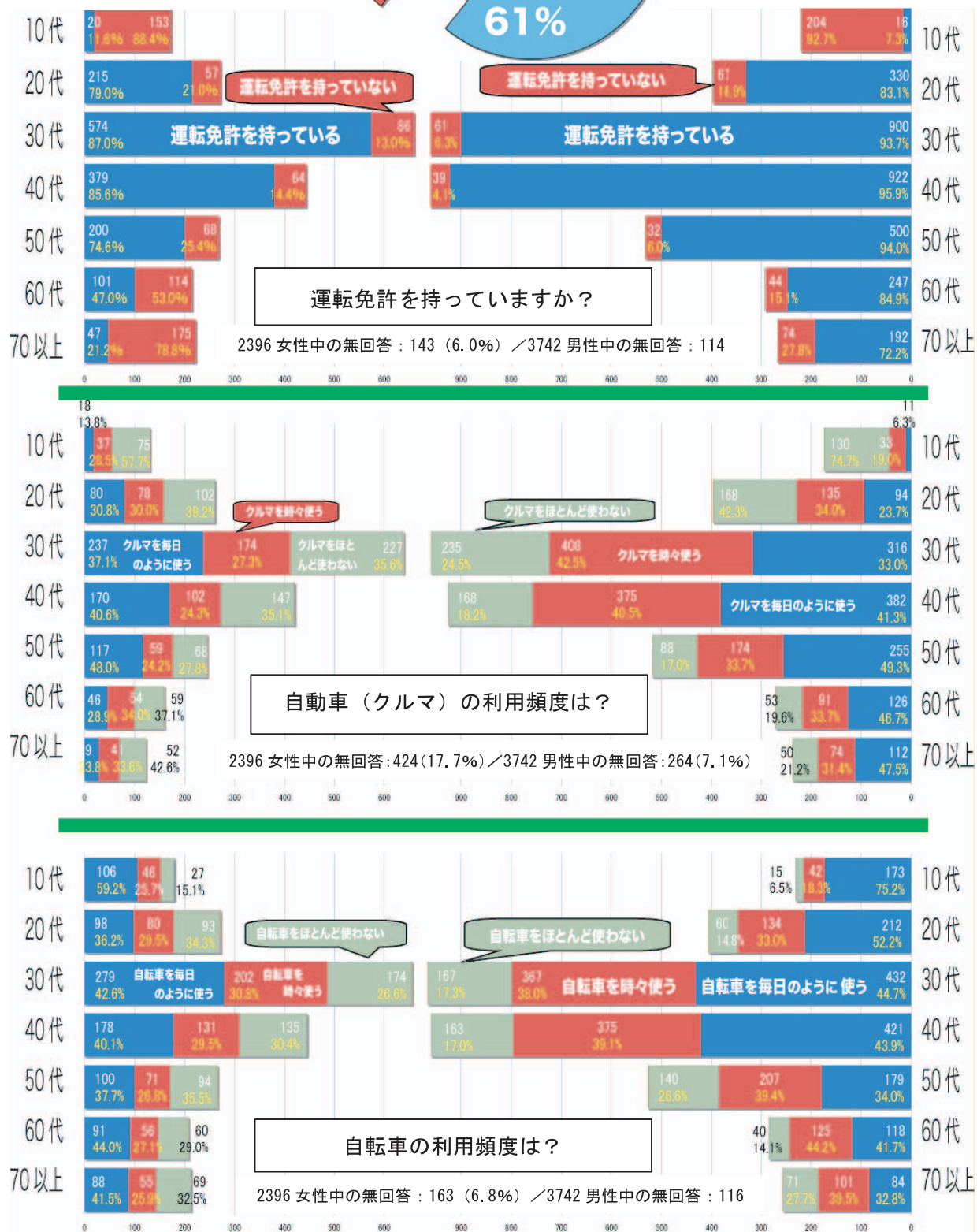
回答者の総合分析

1. 回答者の性向分布

性別年齢が判明している 6138 人のうち 74%が免許を持ち、半分近くが毎日のように自動車(クルマ)を使っています。この傾向は 30-40 代の男性に顕著です。



自転車は回答者の 40%が毎日のように利用しており、女性の高齢層では免許所持率が低く、自転車の利用率が高くなっています。高齢化でこの傾向が強まると推定できます。



回答者の総合分析

■前ページのグラフの数値データ一覧

年代区分	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代以上	合計	%
男性(人)	249	414	977	972	541	306	283	3742	61.0%
女性(人)	189	279	675	456	280	237	280	2396	39.0%
合計	438	693	1652	1428	821	543	563	6138	100.0%
男性(人)	249	414	977	972	541	306	283	3742	(無回答含む)
運転免許を持っている	16	330	900	922	500	247	192	3107	85.6%
持っていない	204	67	61	39	32	44	74	521	14.4%
計	220	397	961	961	532	291	266	3628	100.0%
クルマを毎日のように使う	11	94	316	382	255	126	112	1296	37.3%
クルマを時々使う	33	135	408	375	174	91	74	1290	37.1%
ほとんどクルマを使わない	130	168	235	168	88	53	50	892	25.7%
計	174	397	959	925	517	270	236	3478	100.0%
自転車を毎日のように使う	173	212	432	421	179	118	84	1619	44.7%
自転車を時々使う	42	134	367	375	207	125	101	1351	37.3%
ほとんど自転車を使わない	15	60	167	163	140	40	71	656	18.1%
計	230	406	966	959	526	283	256	3626	100.0%
女性(人)	189	279	675	456	280	237	280	2396	(無回答含む)
運転免許を持っている	20	215	574	379	200	101	47	1536	68.2%
持っていない	153	57	86	64	68	114	175	717	31.8%
計	173	272	660	443	268	215	222	2253	100.0%
クルマを毎日のように使う	18	80	237	170	117	46	29	697	35.3%
クルマを時々使う	37	78	174	102	59	54	41	545	27.6%
ほとんどクルマを使わない	75	102	227	147	68	59	52	730	37.0%
計	130	260	638	419	244	159	122	1972	100.0%
自転車を毎日のように使う	106	98	279	178	100	91	88	940	42.1%
自転車を時々使う	46	80	202	131	71	56	55	641	28.7%
ほとんど自転車を使わない	27	93	174	135	94	60	69	652	29.2%
計	179	271	655	444	265	207	212	2233	100.0%
男女合計(人)	438	693	1652	1428	821	543	563	6138	(無回答含む)
運転免許を持っている	36	545	1474	1301	700	348	239	4643	78.9%
持っていない	357	124	147	103	100	158	249	1238	21.1%
計	393	669	1621	1404	800	506	488	5881	100.0%
クルマを毎日のように使う	29	174	553	552	372	172	141	1993	36.6%
クルマを時々使う	70	213	582	477	233	145	115	1835	33.7%
ほとんどクルマを使わない	205	270	462	315	156	112	102	1622	29.8%
計	304	657	1597	1344	761	429	358	5450	100.0%
自転車を毎日のように使う	279	310	711	599	279	209	172	2559	43.7%
自転車を時々使う	88	214	569	506	278	181	156	1992	34.0%
ほとんど自転車を使わない	42	153	341	298	234	100	140	1308	22.3%
計	409	677	1621	1403	791	490	468	5859	100.0%

歩行者

歩行者としての回答
についての分析結果

歩行者

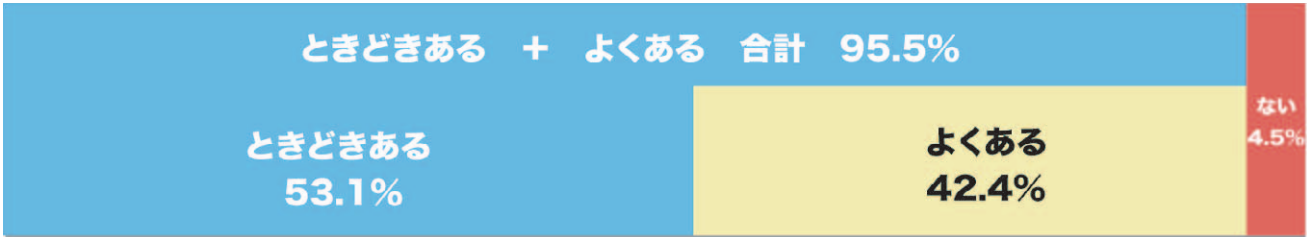
2. 歩行者は歩道上を通行する自転車をどのように意識しているか。

歩道上において、歩行者が自転車に対して感じる危険意識を尋ねたところ、6067 人が回答し、「時々ある」と「よくある」の合計が男女とも 95%を超えました。年代性別にほとんど関係なく、歩道上での自転車を「危険な存在」と思っているなかで、10 代で「ない」と答えている割合がやや高く、今後は、歩道上の自転車通行の正常化が急務であることがわかります。

1) 歩道上で「自転車」を危険だと思ったことは？

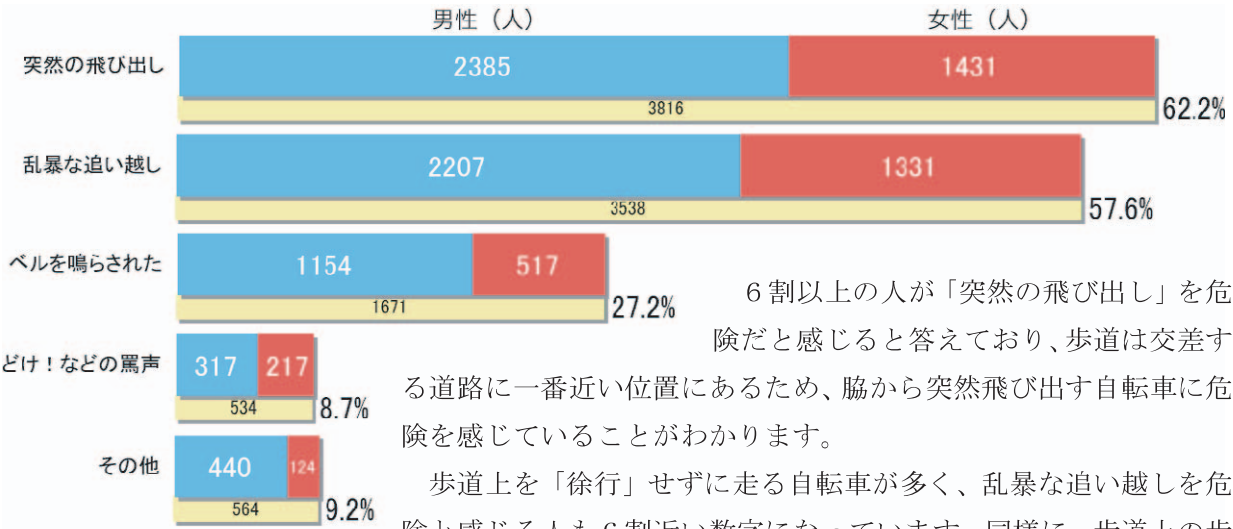
		10 代	20 代	30 代	40 代	50 代	60 代	70 以上	合計	割合	「ある」の合計
男性	よくある	74	186	476	443	217	147	92	1635	44.0%	95.0%
	ときどきある	141	201	467	495	302	142	147	1895	51.0%	
	ない	33	25	28	30	21	16	32	185	5.0%	
	小計	248	412	971	968	540	305	271	3715		
女性	よくある	38	88	280	198	124	108	101	937	39.8%	96.1%
	ときどきある	134	183	381	241	141	111	133	1324	56.3%	
	ない	14	8	12	12	6	10	29	91	3.9%	
	小計	186	279	673	451	271	229	263	2352		
合計		434	691	1644	1419	811	534	534	6067		

注：グラフの%は男女を合算した割合です。



2) 危険を感じるのはどんな時ですか？（分析対象数：6,138 人／男性 3,742 人、女性 2,396 人）

（複数回答）	分析対象に占める割合	合計	男性		女性	
突然の飛び出し	62.2%	3816	2385	63.7%	1431	59.7%
乱暴な追い越し	57.6%	3538	2207	59.0%	1331	55.6%
ベルを鳴らされた	27.2%	1671	1154	30.8%	517	21.6%
どけ！などの罵声	8.7%	534	317	8.5%	217	9.1%
その他	9.2%	564	440	11.8%	124	5.2%



6 割以上の人々が「突然の飛び出し」を危険だと感じると答えており、歩道は交差する道路に一番近い位置にあるため、脇から突然飛び出す自転車に危険を感じていることがわかります。

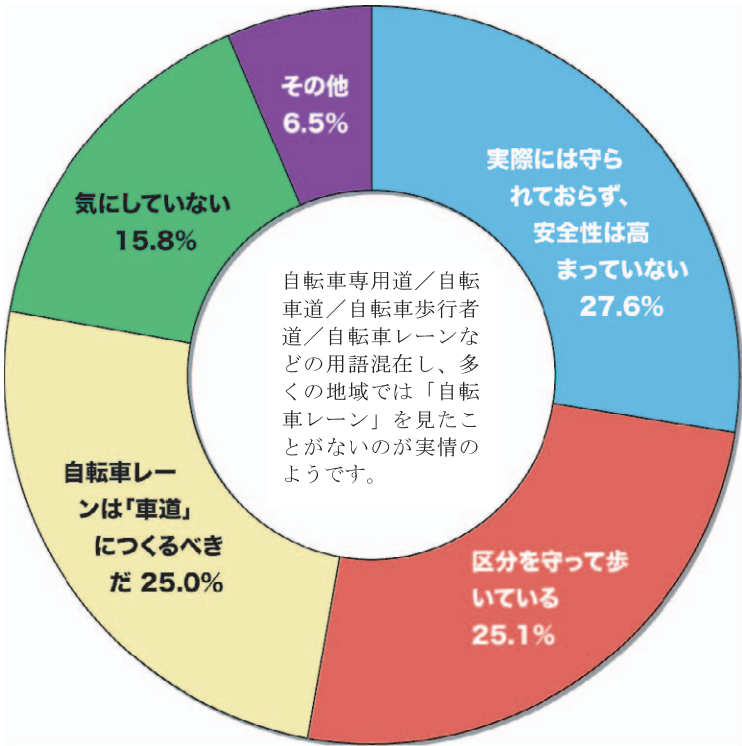
歩道上を「徐行」せずに走る自転車が多く、乱暴な追い越しを危険と感じる人も 6 割近い数字になっています。同様に、歩道上の歩行者優先が遵守されておらず、ベルなどを鳴らされ、自転車のために道を空けさせられた経験のある人も 3 割近い数字になっています。 【グラフの%は複数回答のため合計は 100%にはなりません】

歩行者

3) 「歩道」に白線などで分けした自転車レーンについて

歩道上に白線などで分けした自転車レーンに対する意識を尋ねたところ、「(分けは) 実際には守られておらず、安全性は高まっていない」が 27.6%、「区分を守って歩いている」が 25.1%、「自転車レーンは「車道」につくるべきだ」が 25.0%、と、この 3つの項目については大きな差異は見られません。回答者の中には、自転車レーンが身近にない、見たことがないと答えている者が相当数存在しましたが、全道路に占める歩道設置率が 13.3%である現状から、地方での整備が遅れているためと考えられます。

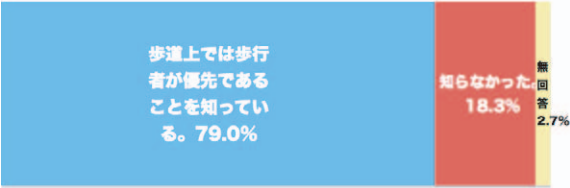
3) 「歩道」の自転車レーンについて	回答数	割合 (%)
実際には守られておらず、安全性は高まっていない	1891	27.6%
区分を守って歩いている	1721	25.1%
自転車レーンは「車道」につくるべきだ	1708	25.0%
気にしていない	1082	15.8%
その他（無回答含む）	442	6.5%



■自転車レーンを車道につくるべきだ、という回答が4人に1人の高率となった背景には、2006 年末から全国規模で盛り上がった道路交通法改正を巡る議論があると思われます。

自転車は原則車道通行という道交法の従来からの規定が、新聞やテレビなどで再発見された驚きの事実として報じられた影響は小さくないものと考えられます。

4) 自転車の歩行者優先義務	回答数	割合 (%)
知っている	5405	79.0%
知らない	1255	18.3%
無回答	184	2.7%



4) 自転車の歩行者優先義務

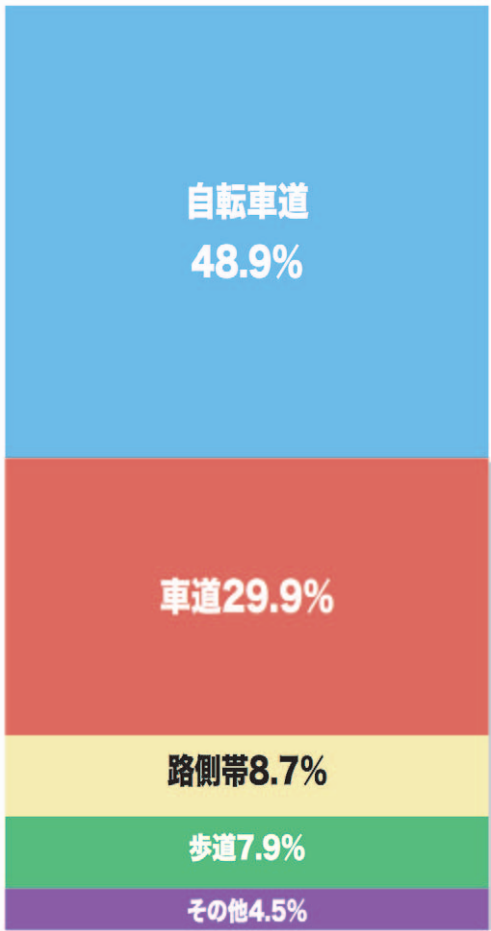
歩道を自転車が通行する場合、歩行者優先が義務づけられていることを「知っている」人は約 8割に達しています。

■多くの歩行者が歩道での「歩行者優先」を知っている、と答えている背景には自転車及び歩行者専用道マークに多く付けられている「歩行者優先」標識を見た経験があると思われます。ただ、「知っている」と「守られている」ことがイコールであれば良いのですが、3) の回答と照らし合わせると、そうではないことが読み取れます。

歩行者

3. 自転車はどこを走るべきかという認識と歩道上での事故経験

5) 本来車両である自転車はどこを走るべきだと思いますか？	回答数	割合（％）
自転車道	3349	48.9%
車道	2049	29.9%
路側帯	597	8.7%
歩道	542	7.9%
その他（無回答を含む）	307	4.5%



車両の仲間である自転車が、本来どこを走るべきかを尋ねたところ、「自転車道」との回答割合が約 49%と最も高く、次いで「車道」が約 30%という値を示しています。

なお、質問の際に「自転車道」の場所について車道側か歩道側かを明示していないため、歩道側に区分けされた自転車レーンをイメージして「自転車道」と回答した者が多数存在する可能性があることに注意しておく必要があります。このことを反映してか、「歩道」と回答した割合は 8%に過ぎません。

このことから、今後、アンケートを追加的に実施し、「自転車道」について、歩道上に線や色分けによって区分された自転車通行指定部分と、本来の自転車道路との差異を一般市民がどの程度理解しているかを調査したうえで自転車走行空間のあるべき姿を模索する必要があると考えられます。また、自転車道を「歩道上の自転車走行指定部分」とであると理解している回答者が多いことが、自由記述などから推定できます。

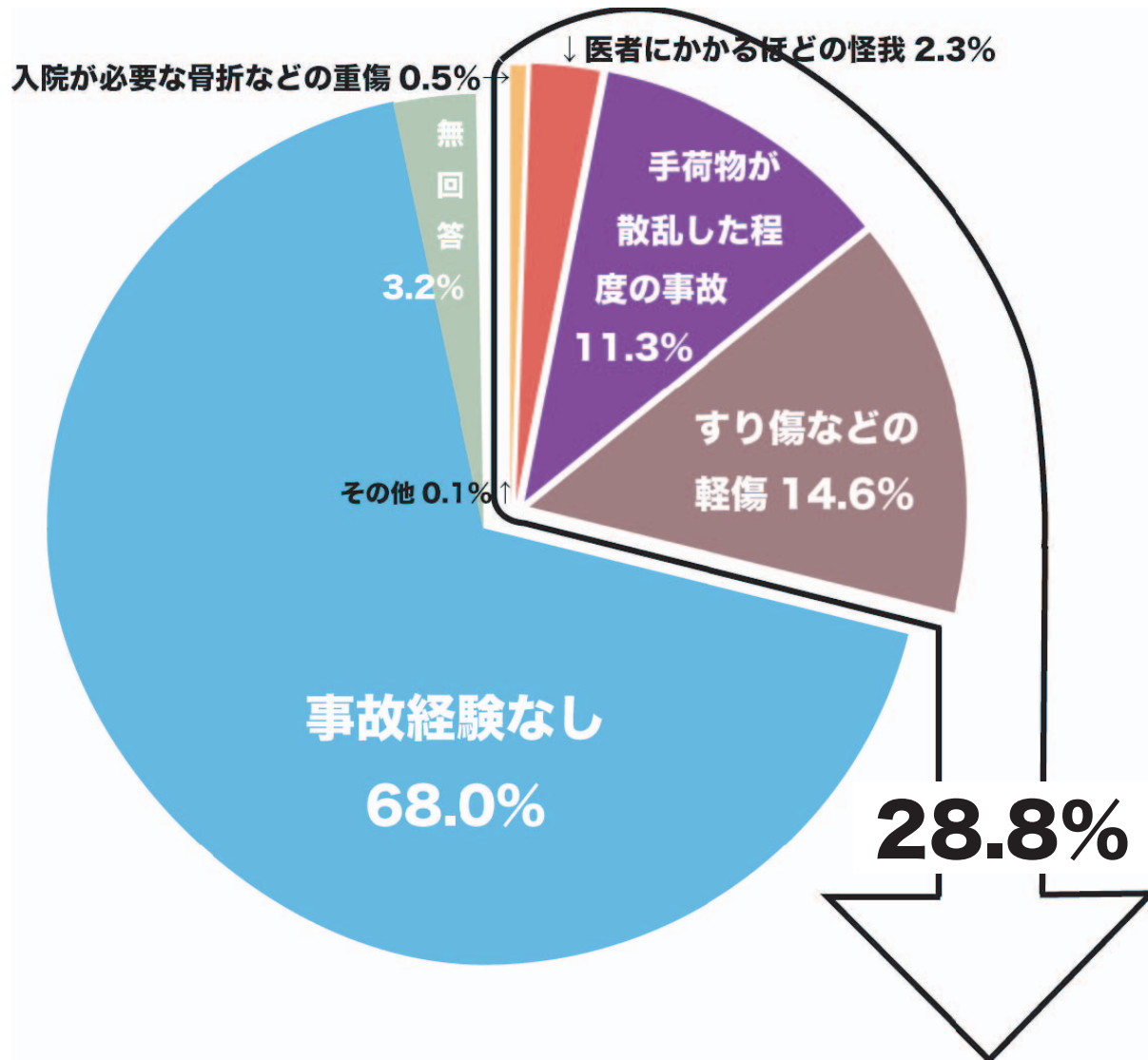
次に、歩道上での自転車との事故について聞いたところ、約 7 割の人が事故の経験は「ない」と答えていますが、事故経験者は軽微なものを含めて 28.8%に達しています。

6) 自転車との事故を経験したことは？	回答数	割合
（事故の経験は）ない	4652	68.0%
すり傷などの軽傷	998	14.6%
手荷物が散乱した程度の事故	771	11.3%
医者にかかるほどの怪我	160	2.3%
入院が必要な骨折などの重傷	36	0.5%
その他	7	0.1%
無回答	220	3.2%

28.8%

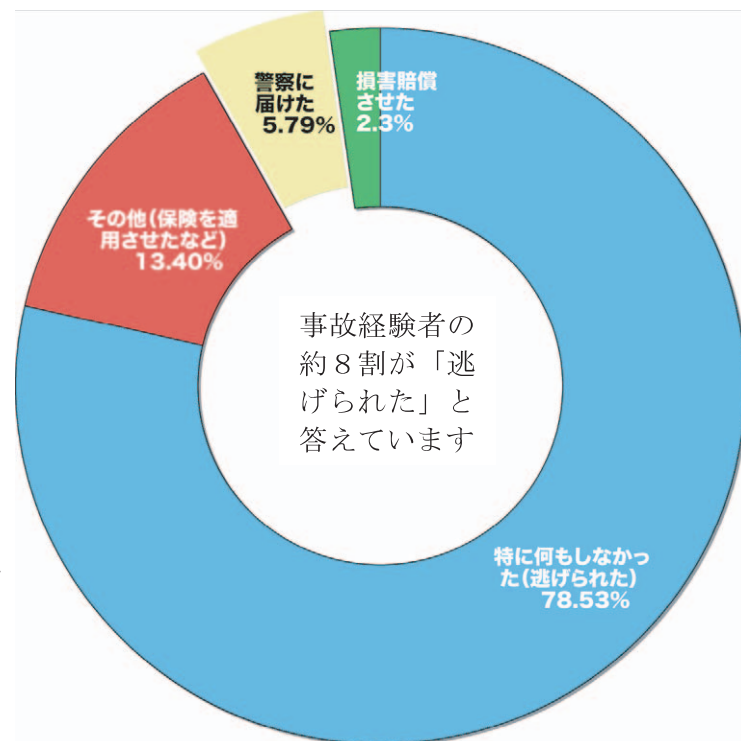
次ページ以降で、事故経験者についてもっと詳しく見ていきます。

歩行者



過去に歩道上で自転車との事故を経験した人の割合は、歩道上の歩行者と自転車の事故が急増しているとの警察庁のデータを裏付けていると言えます。今後の調査でさらに事故発生のおおよその時点を絞り込むことによって、歩道上の危険な実態を把握していくことが対策を考える上で必要になります。

また、対自転車事故のほとんどは軽微な被害にとどまっており、そもそも「事故」という認識が希薄なうえ、加害者が損害賠償保険に加入していないケースがほとんどであるために、警察などへの届け出がなかなか行われず、実態が把握できにくい実情を読み取ることができます。

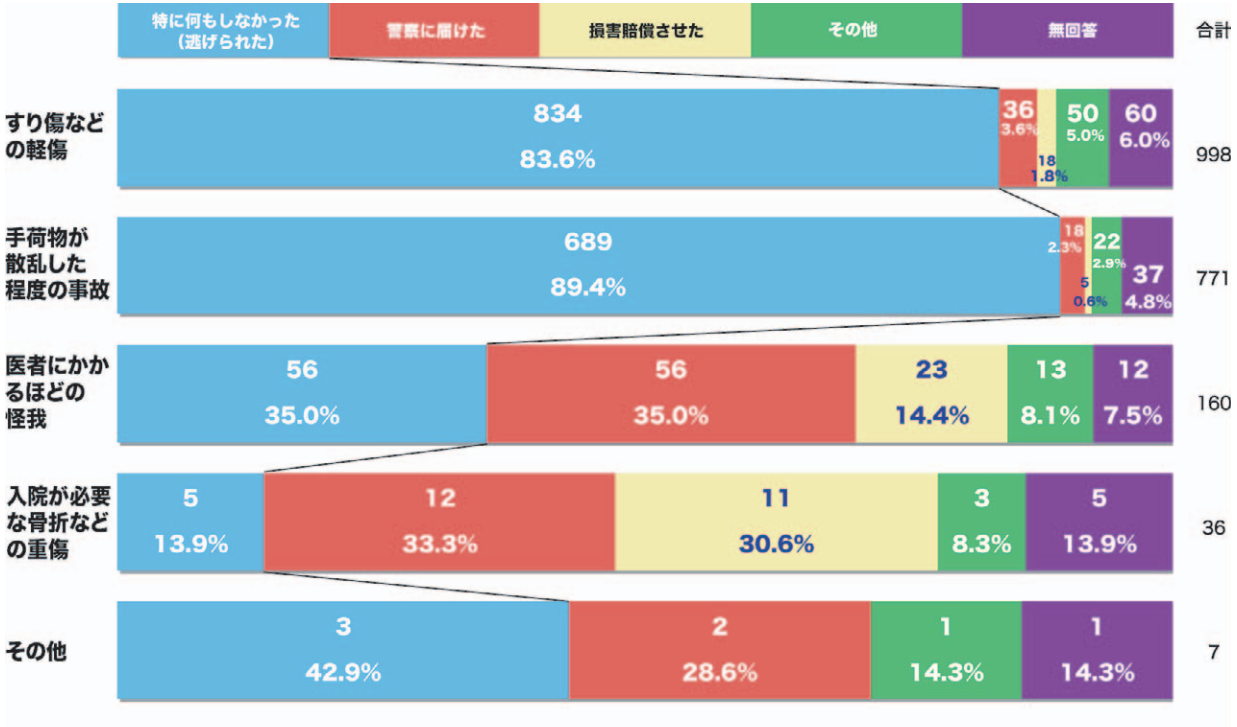


歩行者

7) 事故後の処理は？

事故のレベルごとに事故後の処理状況をまとめてみると、自転車関係事故統計にはなかなか反映されにくい深刻な状況があることが推測できます。

下のグラフは、歩道上で自転車との事故を経験したと答えた人が、事故の後でどのような処置をとったかを調べたものです。



まず、すり傷程度の軽傷や荷物の散乱などの軽い事故においては、8割から9割近くまでが「特に何もなかった」と答えており、いわゆる「泣き寝入り」の状態にあることがわかります。アンケートの自由記述のなかには、「歩道上で自転車にぶつけられたが逃げ足が速くてつかまえられず泣き寝入りになった経験がある」という声もありました。

通院が必要なくらいの怪我の場合には、35%が「逃げられて」、同数が警察に届け出ています。クルマであれば「ひき逃げ」は重大犯罪との認識が一般的ですが、自転車の場合にはその意識が低いことがわかります。

さすがに医師による治療が必要な事故、あるいは入院が必要になるほどの大事故の場合には、加害者が逃げってしまうケースは少ないのですが、入院を要する大事故の場合でも1割以上は加害者に「逃げられて」おり、警察に届けた割合も3人に1人程度にとどまっています。

「医者にかかるほどの怪我」や「入院が必要な骨折などの重傷」の場合でも、「損害賠償させた」という回答が前者で約15%、重傷でも3割を占めています。加害者も被害者も自転車での事故の場合には、「交通事故」との認識が薄く、話し合いで解決している実情があることが推察されます。

自転車

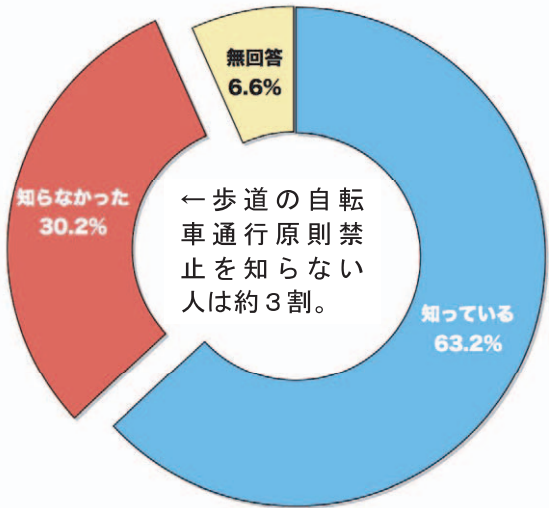
自転車利用者としての回答
についての分析結果

自転車

4. 自転車利用者としての意識

まず、自転車利用者の交通ルールの理解を尋ねたところ、「自転車及び歩行者専用道路」標識の意味については約 78%の回答者が理解していると答えています。一方、歩道は原則として自転車走行が禁止されていることを「知らなかった」と答えた人が3割以上となっています。

1) 右の交通標識の意味をご存じですか？	回答数	割合
自転車及び歩行者専用道路	5333	77.9%
歩行者優先歩道	832	12.2%
自転車通行禁止	120	1.8%
無回答	559	8.1%

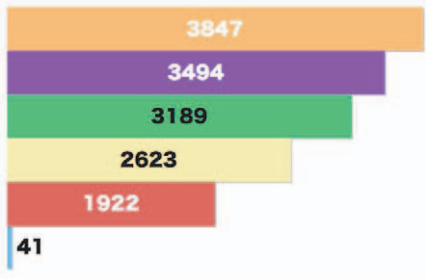


2) 歩道での自転車走行禁止	回答数	割合
知っている	4323	63.2%
知らなかった	2066	30.2%
無回答	455	6.6%

歩道の自転車走行時の意識を複数回答で尋ねたところ、「歩道とは別に自転車専用レーンが必要だと思う」を選んだ回答者が全体の約半分に達し、「電柱や看板などの障害物や段差が多く走りにくい」や「歩行者と自転車の走行ルールを明確にして欲しい」という声が大きくなっています。

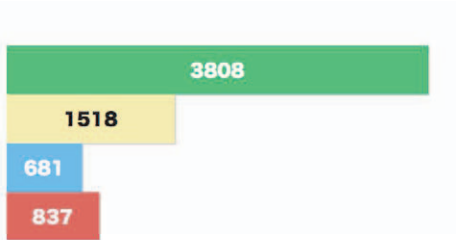
また、「違法駐車などがなければ「車道」を走りたい」と望む声が全体の4割近くになっている一方で、クルマを規制してまで、歩行者や自転車の道を充実させることへの賛成は3割以下にとどまっています。

3) 歩道の自転車走行で感じること（複数回答）	回答数
歩道とは別に自転車専用レーンが必要だと思う	3847
電柱や看板などの障害物や段差が多く走りにくい	3494
歩行者と自転車の走行ルールを明確にして欲しい	3189
違法駐車などがなければ安全に「車道」を走りたい	2623
クルマを規制して歩行者と自転車の道を増やすべきだ	1922
その他の意見	41



日常の走行実態を尋ねたところ、歩行者が多く歩道が走りにくい時は、過半数が「徐行または自転車から降りて自転車を押して歩く」と回答しています。しかし、4人に1人が「逆走になる場合があるが、車道部分に下りて走る」と答えており、安全運転の意識は低いことがわかります。また、歩行者優先原則を無視して、ベルなどを鳴らして歩行者に道を空けさせる人が一割程度存在することがわかります。

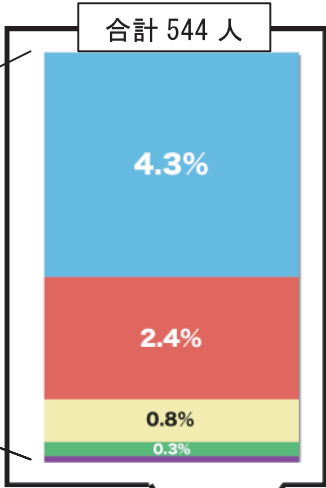
4) 歩行者が多くて走りにくい時は？	回答数
徐行または自転車から降りて押して歩く	3808
逆送になる場合があるが車道に下りる	1518
ベルを鳴らし歩行者にどいてもらう	681
その他	837



自転車

自転車側から、歩道上での歩行者との事故の経験を聞いたところ、「ない」と答えた人が 85%以上となりました。なんらかの事故を経験した人は 7.9%と、歩行者側からの事故経験 28.8%の 3 分の 1 以下という結果でした。

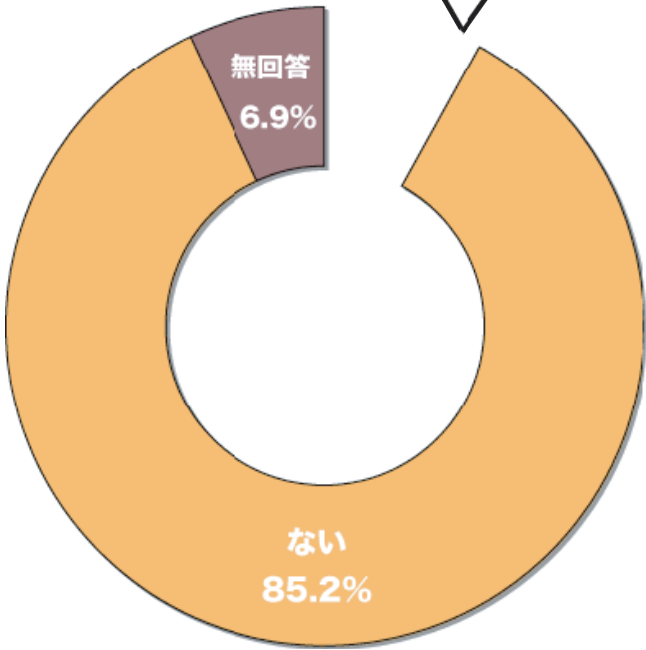
5) 歩行者との事故を経験したことは？	回答数	割合
ない	5831	85.2%
荷物や自転車が傷ついた程度の事故	297	4.3%
すり傷などの軽傷	162	2.4%
医者に見てもらった	58	0.8%
入院が必要な骨折などの重傷	19	0.3%
その他	8	0.1%
無回答	469	6.9%
	6844	100.0%



事故後の処理について聞いたところ、歩行者へのアンケート結果と同じように、やはり何もなかったと回答した人が事故経験者の約 70%を占めました。

また、事故の程度によって事故後の処理がどのように変わるかについては、回答数が少ないため得られた数字を参考のために掲載するにとどめます。

6) 事故後の処理は？	回答数	割合
何もなかった	376	69.1%
警察に届けた	35	6.4%
自転車保険を適用した	32	5.9%
損害賠償した	29	5.3%
その他	8	1.5%
事後処理について無回答	64	11.8%
この問いへの回答合計数	544	100.0%



	荷物		すり傷		医者		入院		その他	
何もなかった	251	(84.5%)	110	(67.9%)	8	(13.8%)	3	(15.8%)	4	(50.0%)
警察に届けた	7	(2.4%)	6	(3.7%)	19	(32.8%)	3	(15.8%)	0	(0.0%)
自転車保険を適用した	2	(0.7%)	11	(6.8%)	15	(25.9%)	3	(15.8%)	1	(12.5%)
損害賠償した	4	(1.3%)	9	(5.6%)	11	(19.0%)	5	(26.3%)	0	(0.0%)
その他	4	(1.3%)	2	(1.2%)	2	(3.4%)	0	(0.0%)	0	(0.0%)
事後処理について無回答	29	(9.8%)	24	(14.8%)	3	(5.2%)	5	(26.3%)	3	(37.5%)
この問への回答合計数	297	(100.0%)	162	(100.0%)	58	(100.0%)	19	(100.0%)	8	(100.0%)

ドライバー

ドライバーとしての
回答についての分析結果

ドライバー

5. ドライバーとしての意識（車道を走る自転車に対する意識について）

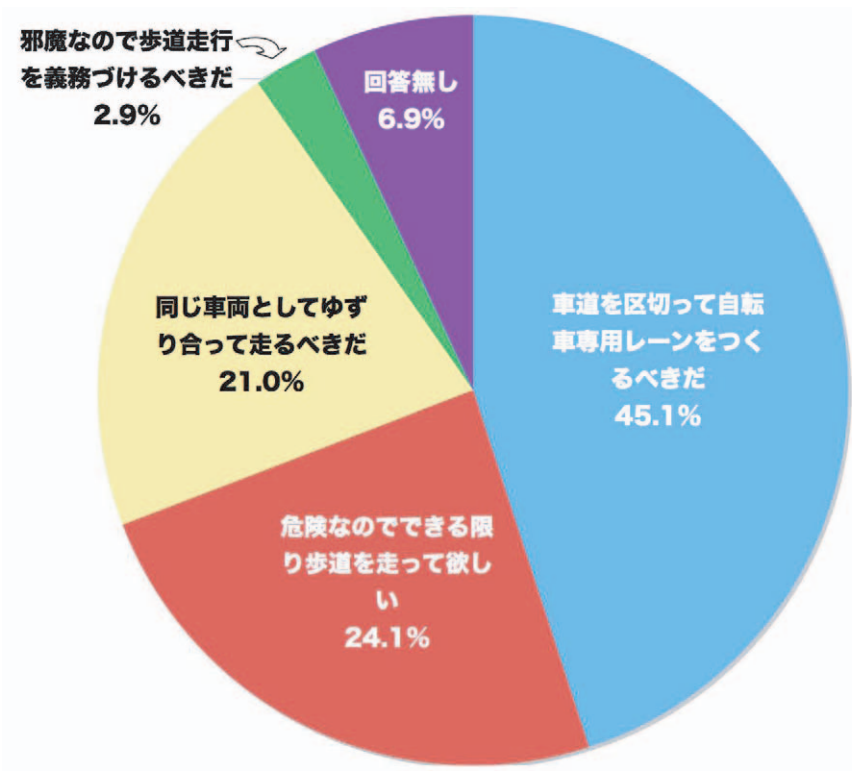
車道を走る自転車に対する意識を、「クルマを毎日使う」あるいは「時々使う」と答えた回答者 4225 人を対象に尋ねたところ、「車道を区切って自転車専用レーンをつくるべき」との回答割合が 45%を占めており、最も多い回答となっています。

「危険なのでできる限り歩道を走って欲しい」と考えているドライバーが 4 人に 1 人いる一方で、「同じ車両としてゆずり合って走るべき」と考えているドライバーも 5 人に 1 人となっており、日常、クルマを使っているにもかかわらず 300 人近くが回答しなかったことから、自転車が本来どこを走るべきかについてははっきりとした理解が得られていない実情をうかがい知ることができます。

「邪魔なので歩道走行を義務づけるべき」との意見は 3%以下にとどまっています。

1) 車道を走る自転車をどう思いますか？	回答数	割合（％）
車道を区切って自転車専用レーンをつくるべきだ	1904	45.1%
危険なのでできる限り歩道を走って欲しい	1019	24.1%
同じ車両としてゆずり合って走るべきだ	887	21.0%
邪魔なので歩道走行を義務づけるべきだ	122	2.9%
回答無し	293	6.9%

クルマを毎日、あるいは時々使うと答えた回答者数：4225



ドライバーの立場から「車道を区切って自転車専用レーンをつくるべき」と考える回答者は、自転車が本来走行すべき空間を自転車道および車道と捉える傾向にあり、「同じ車両としてゆずり合って走るべき」と考える者も同様の傾向にあることが読み取れます。その際、クルマと自転車とのゆずり合いを重視するドライバーは、自転車の走るべき空間として自転車道よりも車道をより強く志向しています。

「車道を区切って自転車専用レーンをつくるべき」と考えるドライバーは、自転車が本来走行すべき空間を自転車道および車道と捉える傾向にあり、「同じ車両としてゆずり合って走るべき」と考える者も同様の傾向にあることが読み取れます。その際、クルマと自転車とのゆずり合いを重視するドライバーは、自転車の走行すべき空間として自転車道よりも車道をより強く志向しています。

また、「危険なのでできる限り歩道を走って欲しい」と考えるドライバーは、自転車が歩道を走ってもかまわないと考えている割合が高いことがわかります。

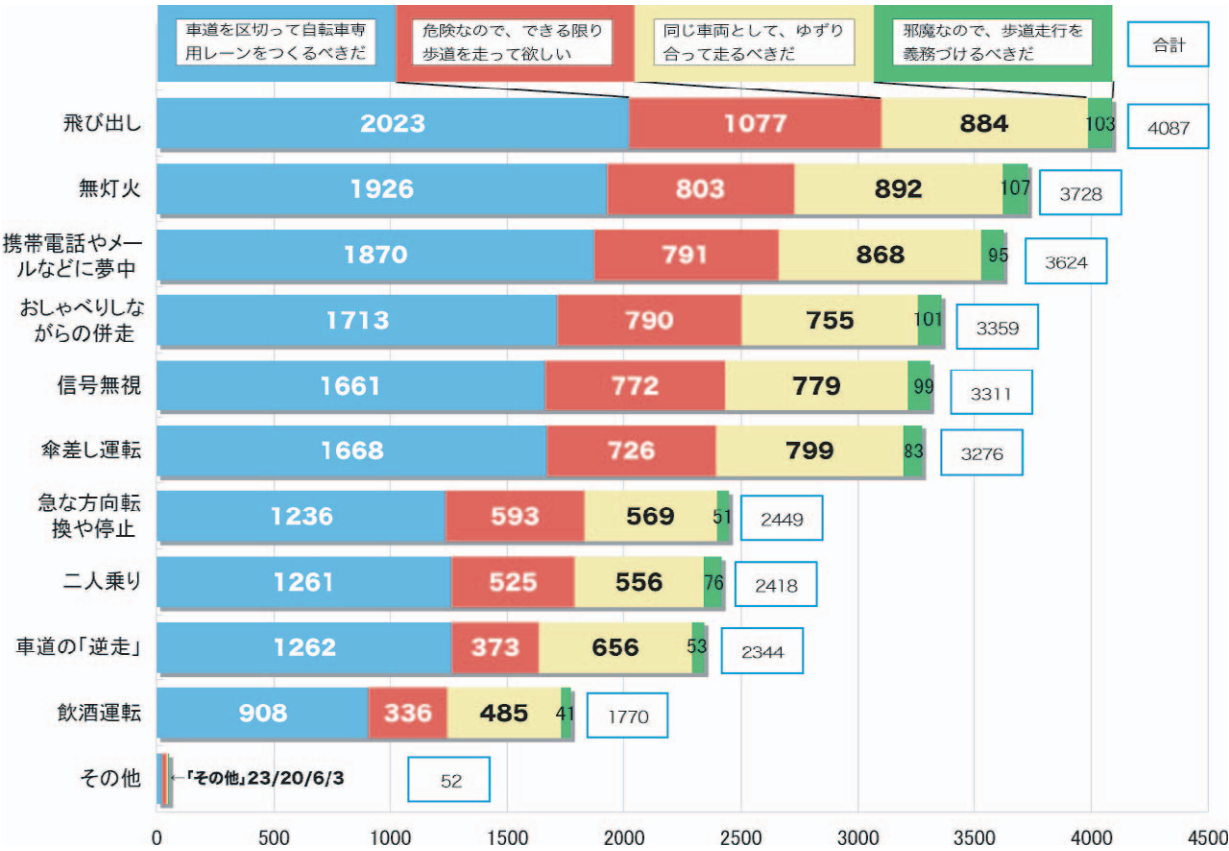
ドライバー

2) 自転車の「危険だ」と思う行為は？

「クルマを毎日使う」、あるいは「時々使う」ドライバー4225 人の、車道を走る自転車に対する感じ方別に、自転車の危険と感じる行為について、複数回答で尋ねたところ、「飛び出し」が最も危険だと感じていることがわかりました。特に、「危険なのでできる限り歩道を走って欲しい」と考えているドライバーが飛び出しについてやや強く危険と感じています。

次いで、「無灯火」、「携帯電話やメール」が多く指摘され、「おしゃべりしながらの併走」、「信号無視」、そして「傘差し運転」についてはほぼ同じ程度に危険としたドライバーが多かったことがわかります。

以上の上位 6 項目に比べると、「急な方向転換や停止」、「二人乗り」「車道の逆走」については指摘するドライバーは少なくなりますが、「急な方向転換や停止」や「二人乗り」が目につくこともあって、自転車には歩道を走行して欲しいと思っている傾向が見受けられます。車道を区切って自転車の走行空間を求めるドライバーや「同じ車両としてゆずり合うべき」と考えているドライバーは、車道での自転車の「逆走」について危険だと感じる度合いが高まる傾向があります。



自転車の飲酒運転について指摘する回答が比較的に少ないのは、自転車をクルマと同じ車両であると受け取っていない人が少なからずいるためと推察されます。道路交通法の改正を機会に、交通安全教育を強化し、自転車の乗用環境の改善をすすめることが喫緊の課題であると考えられます。