

首都圏近郊における自転車の利用実態について

藤沢市、伊勢原市における
自転車利用実態アンケート調査結果報告

齋藤 寛*

これは、平成元年（1989年）に藤沢市、および伊勢原市において実施した自転車の利用実態に関するアンケート調査の結果をとりまとめたものである。現在の自転車利用は、従来からの買い物や通勤・通学など実用的な利用について、重要な位置づけにあることが明確になった。また、レジャーやスポーツを目的とした自転車の利用意向が高いことがわかった。一方で、自転車の駅周辺での駐輪や自転車のマナーの悪さに対する指摘も多くあり、早急な自転車の環境整備（駐輪場などのインフラ）を行う必要性が高い。

Usage Patterns of Bicycles in Suburbs Surrounding Tokyo — Report of Survey Results on Bicycle Usage in Fujisawa and Isehara —

Hiroshi SAITO*

This study presents the results of surveys conducted in Fujisawa and Isehara on the actual usage patterns of bicycles. The surveys illustrated the continuing significant position bicycles occupy in providing practical transportation for such activities as shopping and commuting to both work and school. Additionally, the results indicate a strong inclination toward using bicycles for leisure and sporting activities as well. However, the surveys also contain many data suggesting areas surrounding train stations are improperly equipped with bicycle parking facilities and indicating a lack of proper bicycling behavior and courtesy being extended by bicyclists, making clear rapid improvement and expansion of bicycling infrastructural facilities (bicycle parking facilities and the like) is imperative.

1. はじめに

我が国では、通勤および通学手段、買い物などの交通手段、業務用、レジャー・スポーツなど、自転車が多くの目的で多くの人に利用されている。特に多くの郊外の駅を日中訪れると、数多くの自転車が駐められている光景が目にはいる。また、バスなど他の公共交通機関の発達やスポーツ目的利用の拡大など、自転車利用の現状が徐々に変革してきている可能性がある。

そこで、現在の自転車利用の実態を把握するために、調査・分析を実施することになった。当報告は、

「1990年代の自転車産業ビジョン」（財団法人自転車産業振興協会が主催）の策定にともない実施した調査に基づく。

当調査の目的は、「首都圏に在住する方の自転車の保有実態や利用の状況を把握することにより、自転車の利用の問題点や、自転車に対する要望などから、よりよい自転車環境の開発のための基礎資料を得ること」とする。

2. 調査の概要

2-1 調査内容

当自転車利用実態調査は、アンケート調査により実態把握を行うこととする。アンケートは、以下の6項目から構成されている。

- ①自転車の利用実態
- ②自転車を取り巻く環境
- ③自転車のイメージ

* 榊野村総合研究所技術産業研究部
技術経営コンサルティング室
Advanced Technology Industries Dep.,
Nomura Research Institute Ltd.
原稿受理 1992年1月17日

Table 1 アンケート項目一覧

Q 0	属性について —性別 —年齢 —職業 —住まいの形態 —車・バイクの保有 —自転車の購入時期 —家族の構成人数 —家族での自転車保有台数 —片道の通勤通学時間 —通勤・通学先の所在地(町名)
Q 1	自転車の所有および保有について
Q 2	自転車の通勤・通学目的での利用について
Q 3	自転車の買い物やちょっとした外出目的での利用について
Q 4	自転車の業務・営業用目的での利用について
Q 5	自転車のレジャー・スポーツ目的での利用について
Q 6	保有・利用している自転車への不満
Q 7	自転車利用の問題点について
Q 8	自転車の保管・駐輪環境について
Q 9	自転車に対するイメージについて
Q 10	自転車の新しい利用方法について
Q 11	レンタサイクルについて
Q 12	自転車利用環境について
Q 13	新しい発想の自転車について
Q 14	自転車の利用意向について
Q 15	自転車に対する意見・要望(フリーアンサー)

Table 2 調査対象サンプルの分布

1. ~1 km圏域	200サンプル
2. 1 km~2 km圏域	150サンプル
3. 2 km~ 圏域	150サンプル
合計	500サンプル

注) 対象地域内の鉄道駅が中心。

- ④自転車の利用意向
- ⑤今後の利用意向
- ⑥自転車に対する意見要望

なお、アンケートの質問項目については、Table 1に参考資料として示す。

2-2 調査対象

当調査で調査対象地域の属性として想定したポイントは、以下の様な点である。

- ①首都圏近郊の通勤都市で、対象都市全体の産業が比較的発達していること
 - ②住宅都市としての特色の強い都市であること
- 以上の条件を満足する都市の中から、調査の難易度を考慮した上で、藤沢市および伊勢原市の2都市を選定した。

なお、具体的な調査対象者は、両市在住の15~59歳の男女とした。

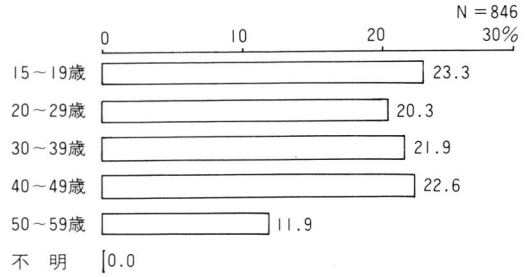


Fig. 1 年齢構成図

Table 3 人口構成比較

(a)藤沢市

年齢階層	回答者数 人	構成比 %	人口 人	構成比 %
15~19歳	101	23.8	30,385	12.9
20~29	90	21.2	54,902	23.4
30~39	88	20.8	49,496	21.1
40~49	101	23.8	58,576	24.9
50~59	44	10.4	41,668	17.7
合計	424	100.0	122,015	100.0

(b)伊勢原市

年齢階層	回答者数 人	構成比 %	人口 人	構成比 %
15~19歳	96	22.8	7,892	13.6
20~29	83	19.7	14,235	24.6
30~39	97	23.0	12,900	22.3
40~49	90	21.4	13,871	24.0
50~59	55	13.1	8,995	15.5
合計	421	100.0	57,893	100.0

出所) (a)の人口は「藤沢市統計月報」平成元年8月号(平成元年8月1日現在)より、(b)の人口は「いせはら」平成元年8月号(平成元年8月1日現在)より。

2-3 サンプルの抽出

調査のサンプルは、それぞれの地域から500サンプルずつ抽出し、合計1,000サンプルとした。

抽出方法は、調査対象地域内にある鉄道駅を中心として、半径1 km圏内、1 km~2 km圏内、2 km以上圏の3つの距離カテゴリを設定し、それぞれTable 2のサンプル数を得るように設定した。

なお、調査地点は100地点を設定し、距離圏別に町丁目の人口数により系統的に抽出した。抽出した調査対象地点から、15~59歳までの調査対象者を、性別・年齢別に割当、スクリーニングした。当調査は、有効回収数846票(有効回収率84.6%)であった。

2-4 調査の方法と調査期間

当調査は、質問表による留置法と面接聴取法の併用により実施した。実施期間は、平成元年9月、10月である。

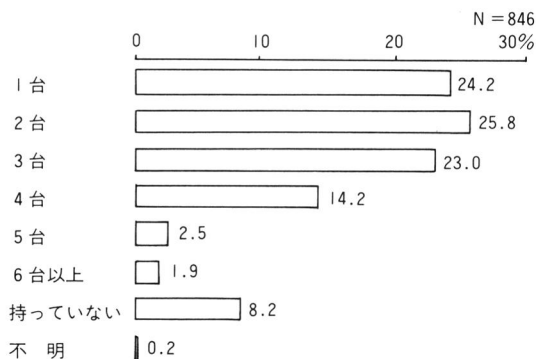


Fig. 2(a) 自転車保有台数

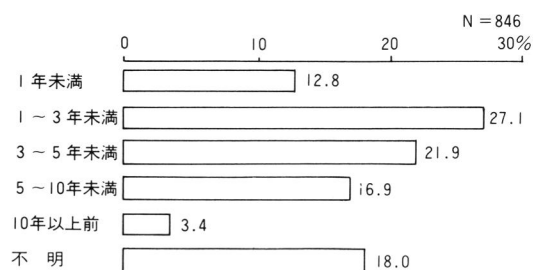


Fig. 2(b) 自転車購入時期

3. 回答者の属性

3-1 男女および年齢構成

サンプルの男女比率は、男性49.5%、女性50.4%であり、ほぼ男女同数であった。

一方、サンプルの年齢構成はFig. 1のようになる。

両都市の実際の人口構成と比較すると、藤沢市、伊勢原市の両市とも、「15～19歳」の年齢区分では人口構成より多く、「50～59歳」の年齢区分では、若干少ない。実際の年齢構成との比較をTable 3に示す。

3-2 自転車の保有状況

当調査のサンプルにおける、一家族あたりの平均構成人数は4.2人であった。その一家族あたりの自転車保有台数について、Fig. 2(a)に示す。

自転車保有台数は、2台が25.8%、1台が24.2%、3台23.0%であり、世帯あたりの平均保有台数は、2.27台/世帯であった。

自転車の購入時期をみると、1～3年未満が27.1%、3～5年未満が21.9%を占め、「1～5年未満」に購入した人数が、約半数を占めている (Fig. 2(b))。

3-3 職業

サンプルの職業別構成比は、「会社員」が全体の30.6%、「学生」が25.5%、「専業主婦」が21.7%を占

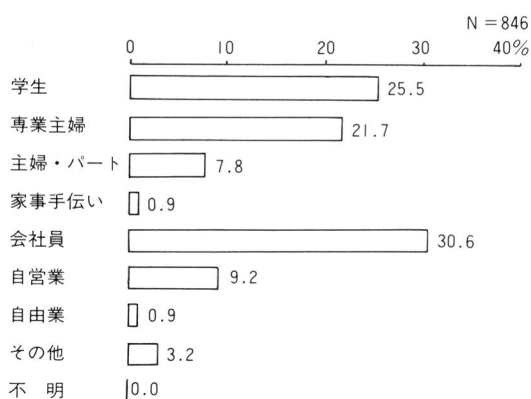


Fig. 3 職業別構成比

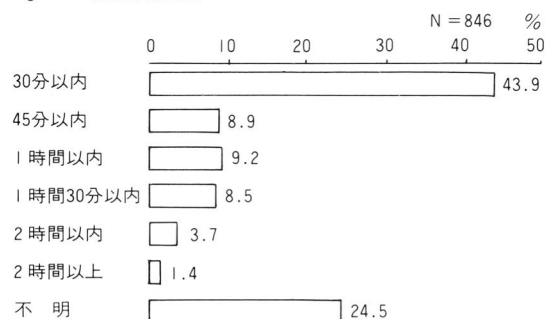


Fig. 4 通勤通学時間

Table 4 通勤・通学先

藤沢市	187人	28.4%	茅ヶ崎市	11人	1.7%
伊勢原市	168人	22.5%	大和市	11人	1.7%
厚木市	36人	5.5%	小田原市	9人	1.4%
秦野市	25人	3.8%	千代田区	8人	1.2%
平塚市	16人	2.4%	新宿区	8人	1.2%
鎌倉市	15人	2.3%	町田市	8人	1.2%
港区	14人	2.1%	不明	27人	4.1%

め、この3者で全体の約3/4に相当する (Fig. 3)。

3-4 通勤・通学時間と通勤通学先

通勤および通学の片道所要時間については、30分以内が最も多く43.9%を占め、45分以内までも含めると全体の過半数を占める (Fig. 4)。

通勤・通学先は、Table 4のような分布になり、調査対象の藤沢市、伊勢原市内への通勤・通学で約半数を占めた。

4. 主要な調査結果

本項では、アンケートに基づく自転車利用実態調査について、その主要結果を報告する。

4-1 自転車の利用実態について

自転車の利用実態については、自転車の利用率、利用目的、利用の理由などについて、分析する。

自転車の利用については、「自分専用の自転車を持ち、利用している」が42.9%、「家族と共有で自転車を持ち、利用している」が26.7%であり、全体の約70%の人が自転車を利用していた。また、現在は、何らかの理由により利用してはいないが、自転車を保有している人が全体の13%に達するため、自転車を保有している人の割合は全体の80%を超えることになる。

年齢構成別にこれらの実態を分析するならば、10代では、他の年齢層に比較して、所有・利用の率が高く、また、年齢層が高くなるに従い、共有利用の傾向が強い (Fig. 5)。

一方、かつて自転車を利用していたが、使用しなくなった理由については、「バイク、自動車を利用するようになった」と回答した人が全体の67.5%を占める。公共交通機関ではなく、自動車やバイクのような交通機関へシフトしていることが明らかになった。

4-2 利用目的別の実態について

自転車の利用目的別にみると、「買い物やちょっとした外出」が約8割、「通勤・通学」が約3割、「レジャー・スポーツ」が約3割を占め、これらが3大目的となっている。ただし、これらは複数回答であり、総数は全数を超える。以下にこの3点についてその詳細を示す。

1) 買い物やちょっとした外出への利用

自転車の利用目的で最大の理由となったのは、買い物や幼稚園への送迎など、近所への比較的ちょっとした外出に利用される傾向が高く、全体の約8割を占めた (Fig. 6(a))。これらの目的に対する利用頻度は Fig. 6(b) のようになる。「ほぼ毎日利用する」人が35.2%、「週に2、3回利用する」人が29.6%となり、全体の6割を超える人が週に複数回自転車を利

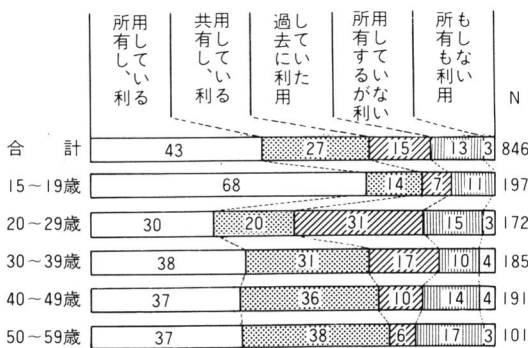


Fig. 5 年齢層別自転車利用実態

用していた。特に女性の場合、複数回利用の比率が74%にも達した。

自転車を利用する理由について、複数回答でその回答の多かった上位5つの理由を記すと以下のようになる。括弧内は回答率を示す (以下、同様)。

- ・一番手軽である (73.7)
- ・歩くよりは楽だ (50.4)
- ・一番早く行ける (33.6)
- ・自動車に比べ、駐車場の心配がない (20.8)
- ・バスや自動車に比べ渋滞の必要がない (15.2)

2) 通勤通学への利用

通勤・通学に自転車を利用している人は、全体の34.1%であり、その内「通勤・通学の全区間利用している」人が18.0%、「自宅と最寄り駅との間で利用している」人が16.1%であった。ただし、年齢層別にみると、その通勤・通学に自転車を利用している人の割合が高いのは10代であり、10代全体の約6割を占めた (Fig. 7(a))。

1回の自転車利用時間については、片道平均利用時間が20分以内の人が、全体の93.5%を占める。その内訳については、「5分以内」が17.9%、「5~10分」が32.3%、「10~15分」が24.9%、「15~20分」が18.4%である。年齢層別については、年齢層が高くなるにつれて1回の利用時間が短くなる傾向にあった (Fig. 7(b))。

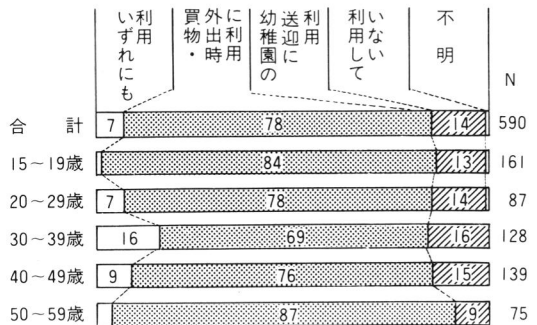


Fig. 6(a) 年齢層別買い物・外出への自転車利用

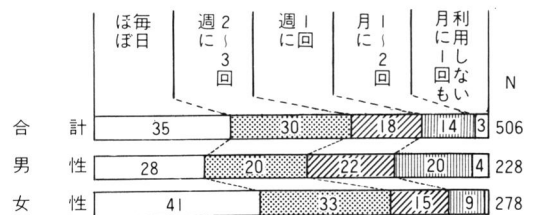


Fig. 6(b) 自転車の利用頻度

自転車を利用する理由について、複数回答でその回答の多かった上位5つの理由を記すと以下のようになる。

- ・一番手軽である (65.2)
- ・一番早く行ける (48.8)
- ・歩くよりは楽である (41.3)
- ・バスや自動車に比べ渋滞の心配がない (27.4)
- ・バスなどの運行時間に拘束されない (25.9)

3) レジャー・スポーツへの利用

自転車利用の内28%の人が、レジャー・スポーツに自転車を利用していると回答した。男女別に見ると、男性は33%の人が、女性は23%の人が利用していると回答した。

年齢層別には、40代の人が34.5%、ついで10代の人が32.3%であり、他の年齢層に比較して高い利用率を示した (Fig. 8(a))。

レジャー・スポーツに利用する場合の相手については、「家族」が38%、「友達・サークルの仲間」が27%であり、複数で自転車を楽しむ傾向があった。男女別にみると、男性は「自分一人」で利用する場合が40%近くに達したことに対して、女性では「家族」と利用する場合が46%であり、それぞれの違いが顕著に現れた。また、これらの自転車をレジャー・スポーツに利用する人の特徴として、自動車、バイクの保有者の方が自転車をレジャー・スポーツに利

用する割合が高い (Fig. 8(b))。

自転車を利用する理由について、複数回答でその回答の多かった上位5つの理由を記すと以下のようになる。

- ・手軽 (59.5)
- ・健康維持/体力増強 (39.3)
- ・自動車の通れないところも走ることができる (37.4)
- ・自然に触れられる (32.5)
- ・走ること自体の楽しさ (30.1)

4) 利用実態からみる特徴

以上の3つの主要利用目的に対する平均利用時間から考えると、その最多利用時間と利用目的で分類ができる。

「送迎」への利用は5分、「買い物」への利用は15分、「通勤・通学」への利用は20分、「レジャー・スポーツ」への利用は利用時間が1時間になる。

実用的な自転車利用の理由としては、「一番手軽である」「一番早く行ける」「歩くより楽」があげられており、その利用者の8割以上の人が、他に利用可能な公共交通機関がある。また、通勤・通学の利用では、駅からの距離が遠くなるほど「バスなどの運行時間に拘束されない」ことを利用理由にあげた人が多い。

4-3 自転車を取り巻く環境

自転車を取り巻く環境について、自転車の利用についての問題点、および保管・駐輪環境の問題点の

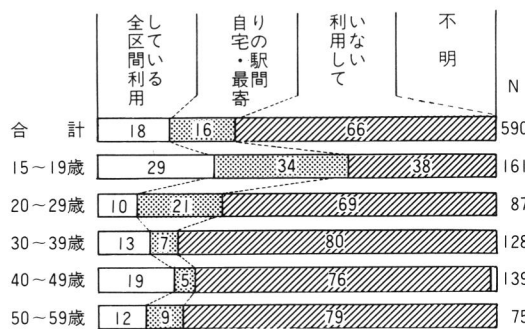


Fig. 7 (a) 年齢層別通勤通学自転車利用

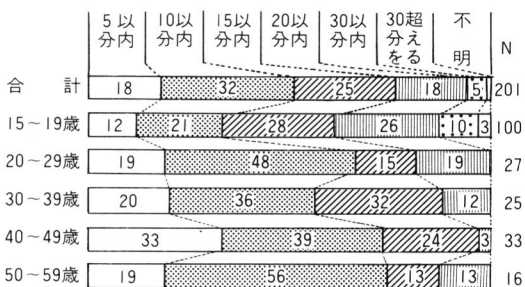


Fig. 7 (b) 自転車利用時間

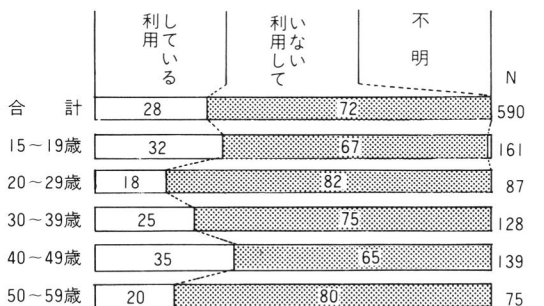


Fig. 8 (a) 年齢層別スポーツとしての利用状況

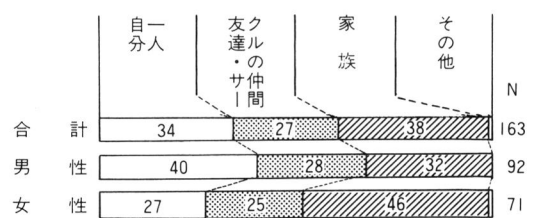


Fig. 8 (b) スポーツとして自転車を利用する場合の相手

2点から調査・分析を行った。

1) 自転車の利用についての問題点

自転車の利用についての問題点については、大多数の人が道路の整備等に対して不満を持っていた。具体的には、以下のような点を問題視した人が多かった。

- ・自動車交通との分離ができていない (49.2)
- ・自転車が安全に走行できる道路が不足 (33.2)
- ・歩行者との分離ができていない (23.2)
- ・路上駐車、電柱などの障害物が多い (22.5)

要するに、自動車、自転車、歩行者の道路の分離、整備度の不足を指摘していた。特に、自動車・バイクを保有していない人が、「路上駐車、電柱などの障害物が多い」点を指摘していた。

一方、自転車利用者のマナーが悪いと指摘する人が22.1%あり、特に以前自転車を利用していましたが現在利用していない人が、この点を指摘する傾向が強かった。また、自動車・バイクの保有者では、「自転車ルールの確立」を望む割合が高かった。

2) 保管・駐輪環境の問題点について

自転車駐輪関連については、60.0%の人が「駅・ターミナル周辺での駐輪場が少ない」点を指摘しており、また、「放置自転車が邪魔（見苦しい）」と指摘した人が46.8%にも達した。この2点に関しては、自転車利用者として現在利用していない人の両者から指摘されていた。

また、「駐輪場におけるマナーが悪い」と指摘した人が13.9%もあり、環境整備の不足だけではなく利用者の姿勢に対する指摘もあった。

当調査の対象地域内で利用されていた鉄道駅は11であったが、その内10駅において、駅周辺の駐輪場不足を指摘する人が過半数を占めた。また、ある駅では、61.6%の人が「放置自転車が邪魔（見苦しい）」と指摘しており、駐輪場に関する問題が深刻な点を示していた。

4-4 自転車のイメージ・不満点

当項では、自転車に対するイメージについて全回答者に、自転車に対する不満点について現在自転車を利用・保有している人に対して質問した。

自転車に対するイメージについての設問に対して、「手軽」と回答した人が最も多く全体の59.8%を占めた。ついで、「便利」が49.9%、「健康によい」が23.5%と、自転車に対する良いイメージが上位を占めた。自転車に対する悪いイメージとしては、「雨に弱い」点を指摘している人が、21.3%を占めた。こ

れらの傾向は年齢層別には、大差はなかった。

特徴的な点としては、自動車・バイクの保有者は、「便利さ」よりも「手軽」な点を指摘した人が多かったが、自動車・バイクを保有しない人は、むしろ、「便利さ」を指摘した人が多かった。

一方、現在、利用・保有している自転車に対する不満としては、錆に対するものが最も高かった。ただし、利用者の35.6%の人は、特に不満を持っていない。年齢層別に錆を除いた項目に対する不満点をみると、10代、20代では、「機能」「色」に対して、30代、40代では、「重さ」「乗り心地」に対する割合が高い。

利用・保有する自転車に対する不満について、複数回答でその回答の多かった上位5つの理由を記すと以下ようになる。

- ・錆 (41.2)
- ・重さ (12.7)
- ・機能（装置） (10.5)
- ・保守／点検／修理 (10.3)
- ・乗り心地 (10.2)

4-5 新しい利用方法

自転車の利用方法について、新しい共同利用システム、レンタサイクルの利用意向、自転車の利用環境、新しい発想の自転車の4つの視点で質問を行った。

1) 自転車の共同利用システム

ここでは、共同利用のシステムとして、アイデアがあるものについて、どのようなシステムがよいか質問した。

「誰でも自由に乘れるシステム」に関しては61.2%の人が支持し、「好きなところに乗り捨てのできるシステム」については32.0%の人が支持した。「誰でも自由に乘れるシステム」については、10代、20代では、「無料」を支持する人が多いが、30代以上では「有料」であっても支持率は高い。また、学生や職をもつ主婦層は「無料で誰でも乗れるシステム」の支持が半数近くに達した。

2) レンタサイクルの利用意向

レンタサイクルの利用については、「乗り捨てが自由ならば利用したい」とする人が30.7%を占め、「元の場所に戻さなくてはならないので利用しない」(13.7%)という「返却条件」が利用を抑制していることがうかがえた。また、利用目的では、「買い物やちょっとした外出」「レジャー・スポーツ」がそれぞれ、22.2%、21.3%という支持率を示し、潜在的な

利用意向が存在していた。

3) 自転車の利用環境

自転車の利用環境については、「自転車の専用道路」を希望する人が67.4%あった。これについては、道路整備の不足の指摘と共通する意見として考えられる。またこの点に関しては、フリーアンサーで、「自転車は(交通システムの中で)中途半端な立場で、歩道を走っても車道を走っても嫌がられる」という意見も見られた。

4) 新しい発想の自転車

新しい発想の自転車についての支持は、「自動車に組み込める自転車」が最も高く60.4%であり、ついで「事前に危険を察知する自転車」が36.8%であった。特に自動車の保有者には、前者の意向が強かった。また、「週刊誌の大きさぐらいに小さくなる自転車」については、27.9%の支持があった。

4-6 今後の利用意向

当項では自転車を今後どのような目的で利用する意向があるかについての分析を行った。

最も意向の強かったのが、「買い物やちょっとした外出」であり、全体の71.2%の人が支持している。ついで、「レジャー・スポーツ」が39.4%、「通勤・通学」が26.1%と続く。「利用しない」と自転車利用の消極派は、全体の6.4%程度であった。

一方、今後の利用意向の中で特徴的な点は、「レジャー・スポーツ」への利用意向があるとしている人の約6割は、「現在自転車を利用していないか、もしくはこのような目的で利用していない人であり、当目的に対する潜在的需要が高いことが明らかになった。

4-7 自転車に対する意見・要望

その他自転車に対する、様々な意見・要望についてフリーアンサーで分析をした。

その中で最も指摘の多かった点は、自転車自体に対する要望であり、全体の36%の人が指摘をした。特に、「錆」「パンク」など耐久性に対する不満点を指摘している意見が多くあり、「低価格車が壊れやすい」という指摘もあった。一方、性能・機能面については、軽量化、コンパクト化などの指摘が多くあった。

自転車利用の環境については、「駐輪場が不足」「駐輪場の環境整備」等、駐輪環境整備の要望が多く見られた。また自転車利用車のマナーの悪さを指摘する意見も多くあり、交通ルールや駐輪のマナーを問題視する意見もあった。

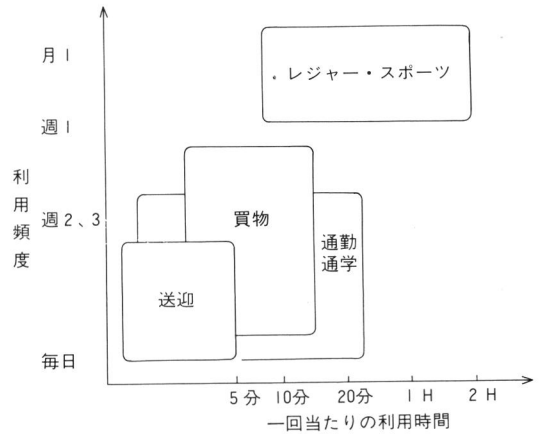


Fig. 9 自転車利用目的別セグメント

ただし、全体の約1割の人が現在の自転車利用について、「満足である」という意見を述べていた。

5. 自転車利用実態調査から得られる示唆

以上のアンケート調査結果から、現在の自転車利用の実態から想定される、今後の自転車利用に対する示唆は以下の4つのポイントである。

1) 目的別利用時間別の選別

自転車利用者の自転車利用に対する目的を考えると「自転車利用目的と1回当たりの利用時間」により、自転車利用者のセグメントが明確になった。

Fig.10に示すように、自転車の利用目的別に見ると、利用頻度が高く、1回当たりの時間が短い領域に「送迎」が位置する。それに対して「買い物」や「通勤・通学」は、1回当たりの利用時間が若干長くなる。ただし、「買い物」で利用されるのは、せいぜい15分程度であるが、「通勤・通学」に対しては、比較的長い距離に対しても自転車を活用する機会が多い。いずれも、代替交通手段がある場合が多くあり、目的別にこれらの距離の範囲では、自転車が活用される目安となるということであろう。

一方、「レジャー・スポーツ」を目的として自転車利用する場合には、その頻度は週1回から月1~2回程度に落ちるものの、1回当たりの利用時間は、大幅に長くなることがわかった。

2) 自転車活用のインフラ整備への期待

自転車の駐輪場の不足や自転車専用道路など、他の交通との分離については、多くの人が問題意識を持っていることがわかった。

駐輪問題に関しては、単に「駐輪スペースがない」というだけではなく、美観、景観にまで問題意識が

及んでいることは、見逃すことができない。駐輪場の不足は、自転車利用者の不便さを募らせるばかりか、自転車非利用者が“不快”なイメージを抱いている。

また、自転車利用者のマナーの悪さについても指摘されていたが、この意識の共通した認識は、“他の交通手段や非自転車利用者との共存”が上手くいっていないということであろう。この点に関しては、駐輪場や自転車道路を整備することにより、“マナーが悪い”と見られる事柄の多くは解消される可能性があると考えられる。

3) 新規に利用への意向あり

今後の自転車利用に対する意向に対して、「利用しない」という意見は、わずかに6.4%であった。逆にいうならば、90%近くの人が自転車利用に対して、何らかの意向を持っているということである。

我が国では、公共交通機関がよく整備されているが、個人の実用的“移動手段”として、自転車は重要な位置づけにあるということだろう。特に、「買い物やちょっとした外出」など、自転車の「手軽さ」を重要なキャラクターとして認識している人が多いということであろう。

4) レジャー・スポーツへの期待

我が国の自転車利用の中で、拡大の傾向にあるのは、「レジャー・スポーツ」目的の利用である。特

に、このような目的での自転車利用未経験者のニーズが高いことがわかった。

例えば、1990年以後、爆発的な流行を作ったMTBなどは、このような消費者ニーズに的確に合致したということであろう。

6. まとめ

以上、自転車利用実態調査についての報告をまとめた。自転車自体は、「手軽な交通手段」として、確固たるポジションを獲得してはいるものの、自転車自体というよりは、むしろその利用環境などソフトウェア面が遅れている可能性が高い。

特に、駐輪場や自転車専用道路の問題は直接的には自転車利用者の問題であるが、間接的には、自転車を利用しない人にとっても重要であると考えられる。

一方では、単なる実用的な自転車利用だけではなく、「レジャー・スポーツ」に対する利用意向も高まっており、自転車需要はまだ喚起される可能性を秘めている。

最後に、ここに報告した自転車利用実態調査は、自転車産業振興協会が主催した「1990年代の自転車産業ビジョン」の一環とした実施されたことを改めて示す。