

## アンケート調査の結果概要

### 目次

1. アンケート調査の概要.....	1
1.1 対象者・実施方法・回収数等.....	1
1.2 アンケート内容.....	2
2. アンケート調査結果の概要.....	3
2.1 回答者属性.....	3
2.2 自転車の利用実態.....	5
2.3 シェアサイクルの利用実態.....	11
2.4 自転車駐輪・走行実態.....	16
2.5 区内の自転車通行環境、駐輪環境に対する満足度.....	24
2.6 自転車利用に関する安全意識.....	27
2.7 今後実施すべき自転車施策.....	30
2.8 自転車全般についてのご意見・ご要望（フリーアンサー）.....	32



# 1. アンケート調査の概要

## 1.1 対象者・実施方法・回収数等

・区民等の自転車利用実態、利用意識、今後の利用意向等を把握するため、①在住区民アンケート（郵送・web 併用）、②在勤・在学者アンケート（web）、③駐輪場利用者アンケート（web）の3種類のアンケート調査を実施した。

表 1-1 アンケート調査の実施概要

区分	対象者	調査方法	実施期間
①在住区民アンケート	・住民基本台帳から無作為抽出した、 <u>区内在住の4,000世帯</u> を対象とした ・1世帯につき2人まで回答可能	・調査票（2部）を郵送で配布・回収 ・回答用のWEBサイトも設置し、 <u>調査票とインターネットのどちらからでも回答できるようにした</u>	令和4年 11/30(水)～ 12/12(月)
②在勤・在学者アンケート	・品川区外に居住し、品川区へ通勤・通学している <u>インターネットモニター1,000人</u> を対象とした	・回答用のWEBサイトを設置し、PC、スマホ等から回答	令和4年 11/30(水)～ 12/12(月)
③駐輪場利用者アンケート	・武蔵小山、大井町、大森、大崎、西小山、青物横丁の計6駅周辺 <sup>注</sup> の駐輪場利用者を対象とした (区内在住者、区外居住者を問わない)	・回答用のWEBサイトを設置し、 <u>PC、スマホ等から回答</u> ・駐輪場へのポスターの掲示および自転車ハンドル部に2次元バーコード付き案内票を貼付することにより、アンケートサイトに案内	令和5年 1/30(月)～ 2/7(火)

注：地区別の分布や収容台数規模を考慮して選定

表 1-2 アンケート調査の回収数

	配布数	回収数（票）			回収率
		郵送回収	Web 回答	計	
①在住区民アンケート	4,000 世帯	775	183	958	24.0%
②在勤・在学者アンケート	—	—	1,000	1,000	—
③駐輪場利用者アンケート	2,438 票	—	334	334	13.7%

## 1.2 アンケート内容

・属性、外出頻度、自転車利用状況、シェアサイクル、自転車通行空間、駐輪場、自転車利用に関する安全意識、今後実施すべき自転車関連施策等を調査

表 1-3 アンケート調査の調査内容

	①在住区民 アンケート	②在勤・在学者 アンケート	③駐輪場利用者 アンケート
属性	性別、年代、職業、未就学児の有無、居住地	性別、年代、職業、未就学児の有無、居住地、通勤通学先最寄り駅・住所	性別、年代、職業、未就学児の有無、居住地
外出頻度	(目的別、コロナ前後)	—	—
自転車利用状況	車種、利用頻度(コロナ前後)、利用目的、利用理由	(通勤・通学時) 利用交通手段、端末交通手段 利用自転車の種類(保有、シェア)、利用理由  (業務時) 自転車利用有無・頻度、利用自転車の種類(保有、シェア)、利用理由	車種、利用頻度(コロナ前後)、利用理由
シェアサイクル	認知度・利用経験、利用頻度(コロナ前後)、利用目的、満足度、満足理由、不満足理由	認知度・利用経験、満足度、満足理由、不満足理由	—
通行空間	利用ルート、道路空間の通行位置、危険箇所・理由、通行環境の満足度	道路空間の通行位置、通行環境の満足度	—
駐輪場	駐輪場所、放置理由、駐輪環境の満足度	駐輪場所、放置理由、駐輪環境の満足度	今回利用した駐輪場名 駐輪場の利用形態 駐輪場の利用頻度 自転車利用距離・時間 駐輪場の利用目的 鉄道利用有無 駐輪場に対する満足度 (位置、収容台数、通路幅、上下移動、スペース(ラック幅)、駐輪ラック、料金、総合評価)
自転車安全意識	ルールの認知度、安全教育受講経験、保険認知度、保険未加入理由	ルールの認知度	—
今後重視すべき自転車施策	重要だと思う取り組み	重要だと思う取り組み	重要だと思う取り組み
フリーアンサー	自転車全般に対する意見	自転車全般に対する意見	自転車全般に対する意見

## 2. アンケート調査結果の概要

### 2.1 回答者属性

#### 1) 性別

・ 在住区民、駐輪場利用者では男女比がおおよそ半々であるが、在勤・在学者では「男性」が75%と大部分を占めている。

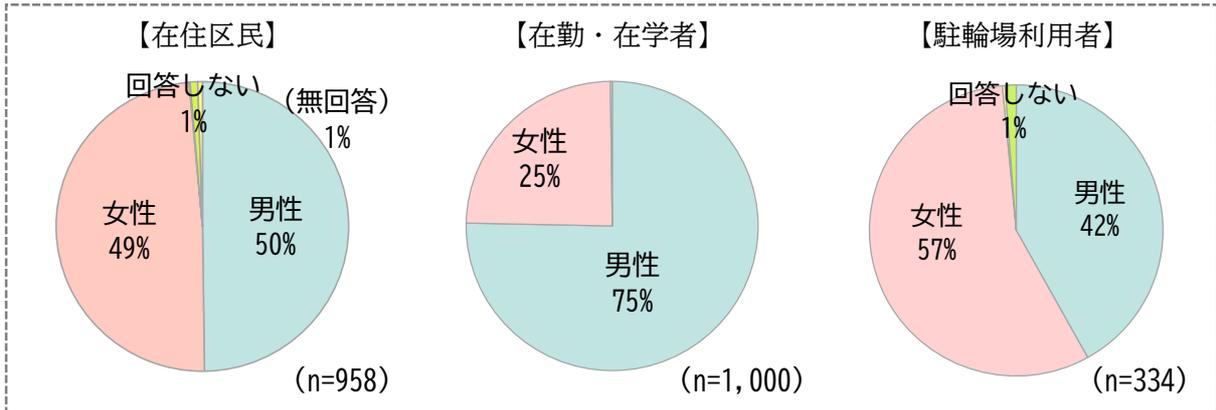


図 2-1 回答者の性別

#### 2) 年齢

・ 在住区民では世代間のばらつきが少ないが、在勤・在学者、駐輪場利用者では40代～50代の回答が全体の半数以上を占めている。

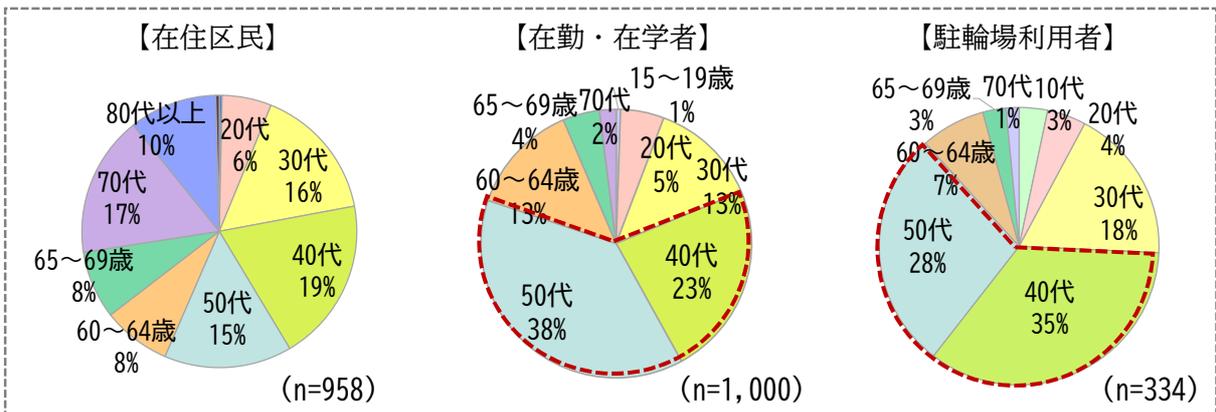


図 2-2 回答者の年齢

### 3) 職業

・いずれも「会社員・公務員」が最も多いが、特に在勤・在学者、駐輪場利用者については8割程度と大部分を占めている。

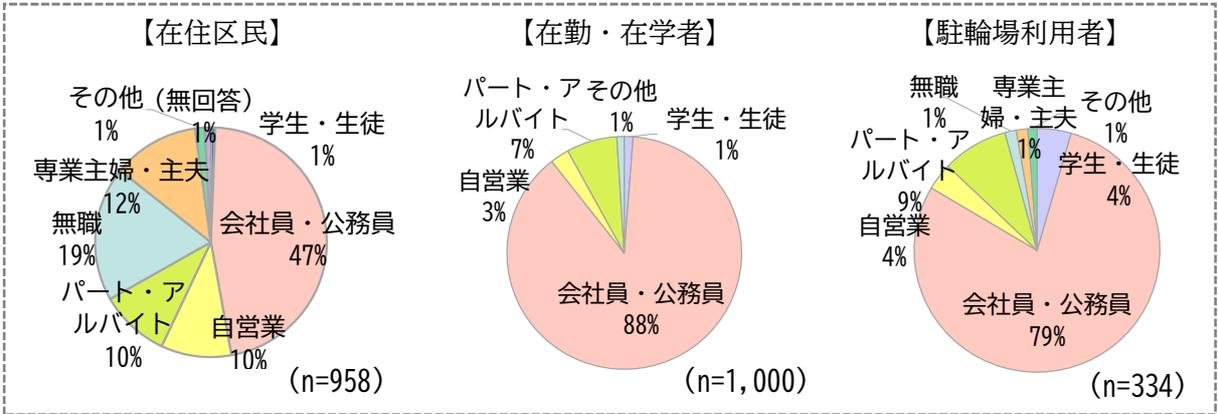


図 2-3 回答者の職業

### 4) 居住地区・勤務地区

・在住区民は人口比に応じて概ね均等に分布し、在勤・在学者は品川・大崎地区が多い。  
 ・駐輪場利用者は、品川、大井、荏原地区が多いが、居住地が区外（目黒区等）の利用も2割程度ある。

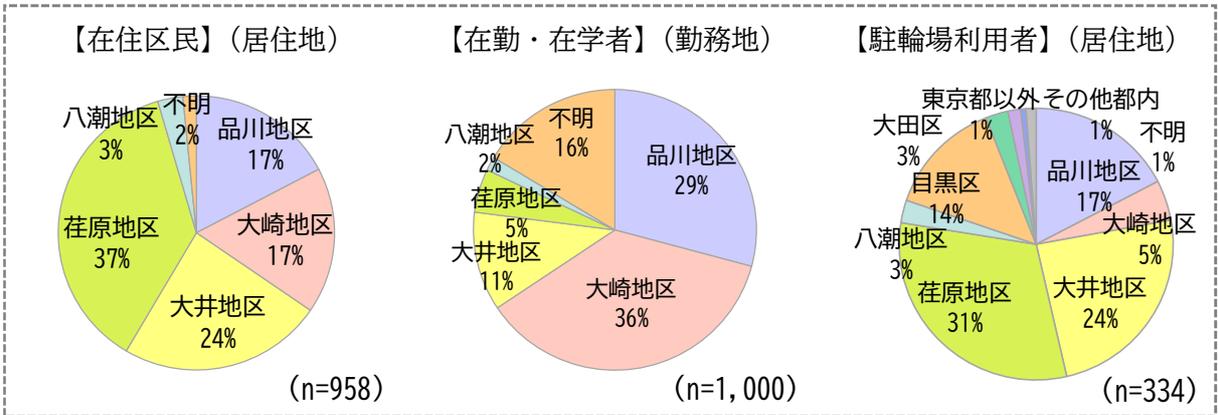


図 2-4 回答者の居住地区・勤務地区

## 2.2 自転車の利用実態

### 1) 普段自転車を使用する割合（在住区民）

- ・全体では、区民の半数以上の方が普段自転車を利用している。40代が69%と最も高い一方で、80代以上でも28%の方が自転車を利用している。
- ・未就学児童が「いる」方の自転車使用割合は74%と非常に高い。
- ・地区別では、品川地区の自転車使用割合が63%と最も高い一方で、大崎地区は49%と唯一50%を下回る。

#### 【年齢別】

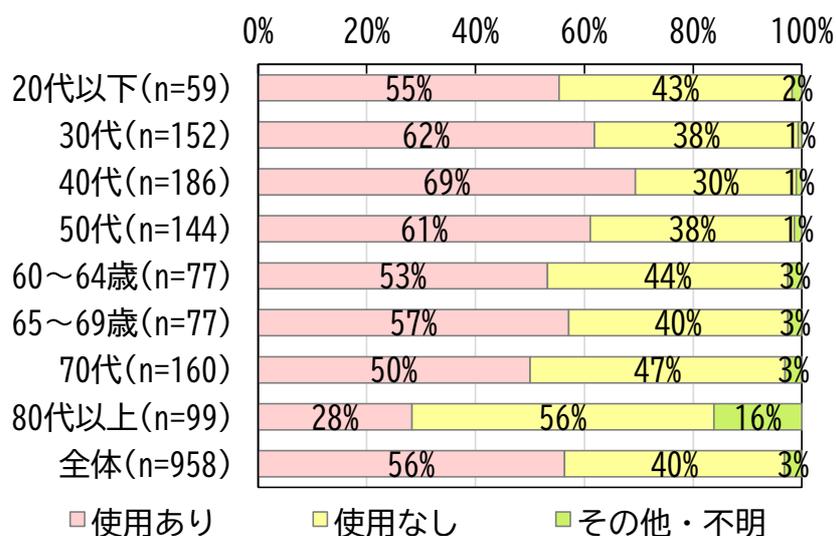


図 2-5 普段自転車を使用する割合【年齢別】

#### 【未就学児童の有無別】

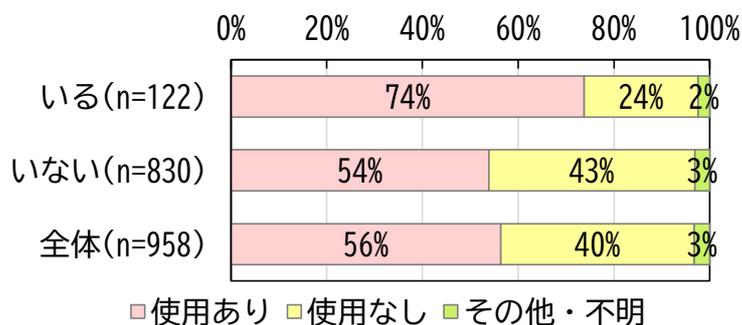


図 2-6 普段自転車を使用する割合【未就学児童の有無別】

【地区別】

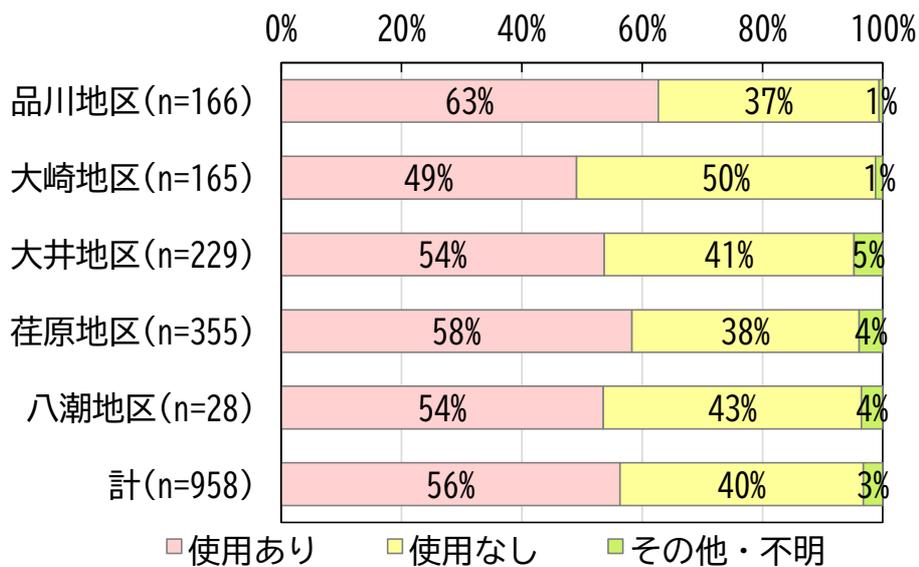


図 2-7 普段自転車を使用する割合【地区別】

## 2) 普段使用している自転車の車種

・いずれも「シティサイクル」が最も多く3割以上を占めるが、「電動アシスト自転車」(チャイルドシート付含む)も多く、特に駐輪場利用者では全体のおよそ半数を占めている。

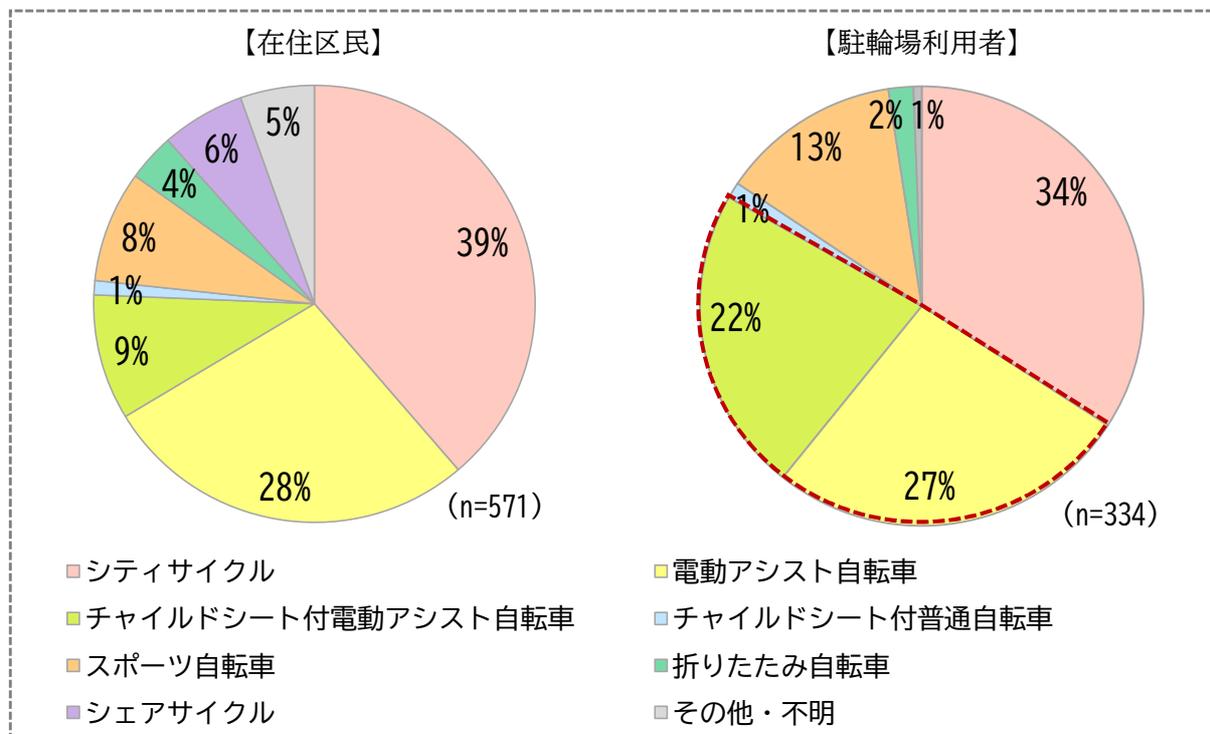


図 2-8 普段使用している自転車の車種

### 【在住区民/未就学児童の有無別】

・未就学児童が「いない」方の電動アシスト自転車使用率が32%であるのに対して「いる」方の使用率は63%と高い。

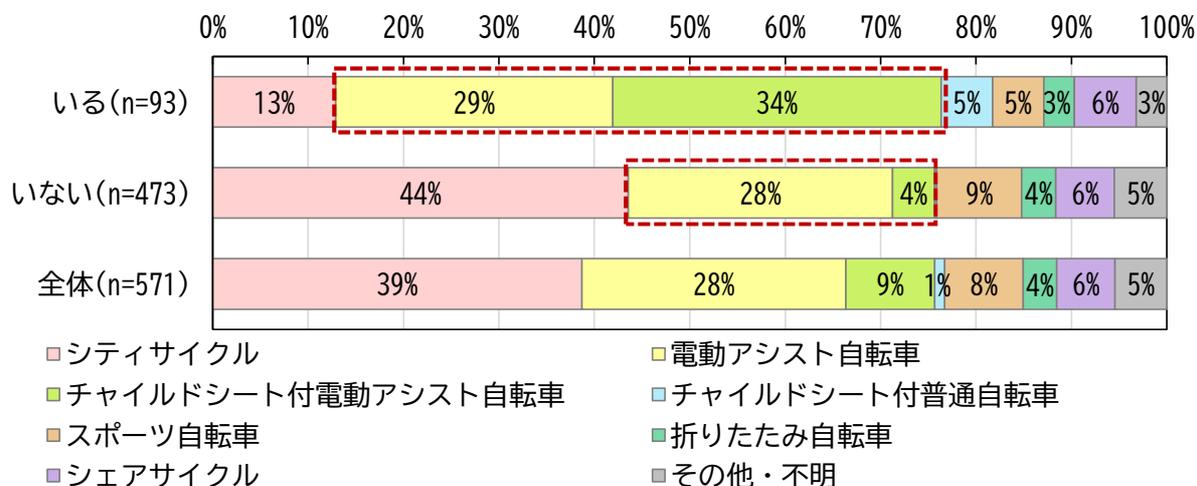


図 2-9 普段使用している自転車の車種【在住区民/未就学児童の有無別】

### 3) 自転車の利用頻度の変化

・在住区民では、コロナ前は「自転車を利用していなかった」が9%あり、コロナを契機に自転車を利用するようになった方が1割程度いる。全体の利用頻度としては、コロナ前後で若干の減少傾向にある。

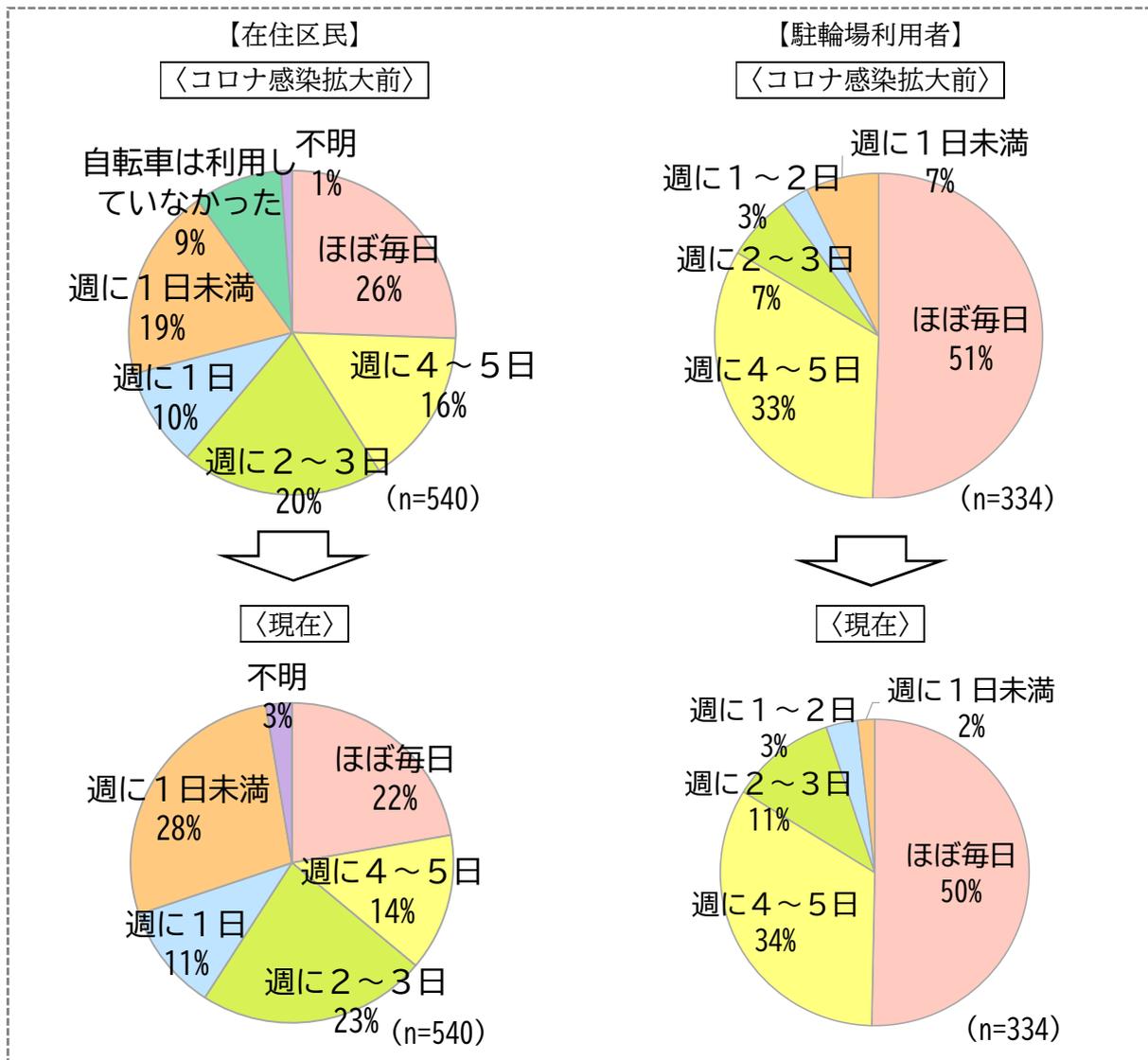


図 2-10 自転車の利用頻度の変化

#### 4) 自転車の主な利用目的（在住区民）

・主な利用目的は、「身の回りの買物」が最も多く 48%となっている。次いで「通勤・通学」が 23%、「趣味・娯楽・レジャー」が 15%と続く。

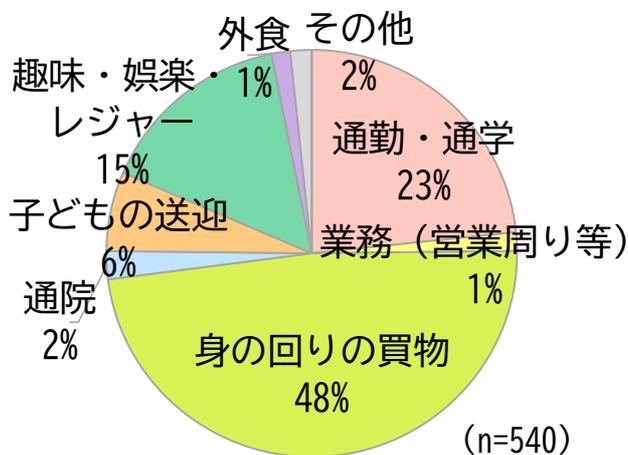


図 2-1 1 自転車の主な利用目的

#### 【未就学児童の有無別】

・自転車の主な利用目的を未就学児童の有無別にみると、「いる」方の子供の送迎が 30%となっている。

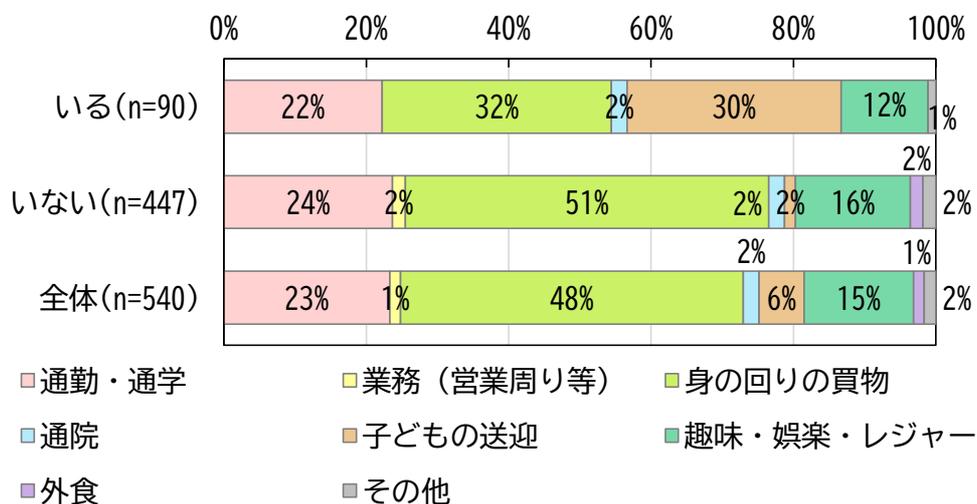


図 2-1 2 自転車の主な利用目的【未就学児童の有無別】

## 5) 自転車を利用する主な理由

・いずれの調査でも「手軽に使えるから」「早く移動できるから」が50%以上と高くなっており、移動の利便性からも自転車交通が優位にあることがうかがえる。

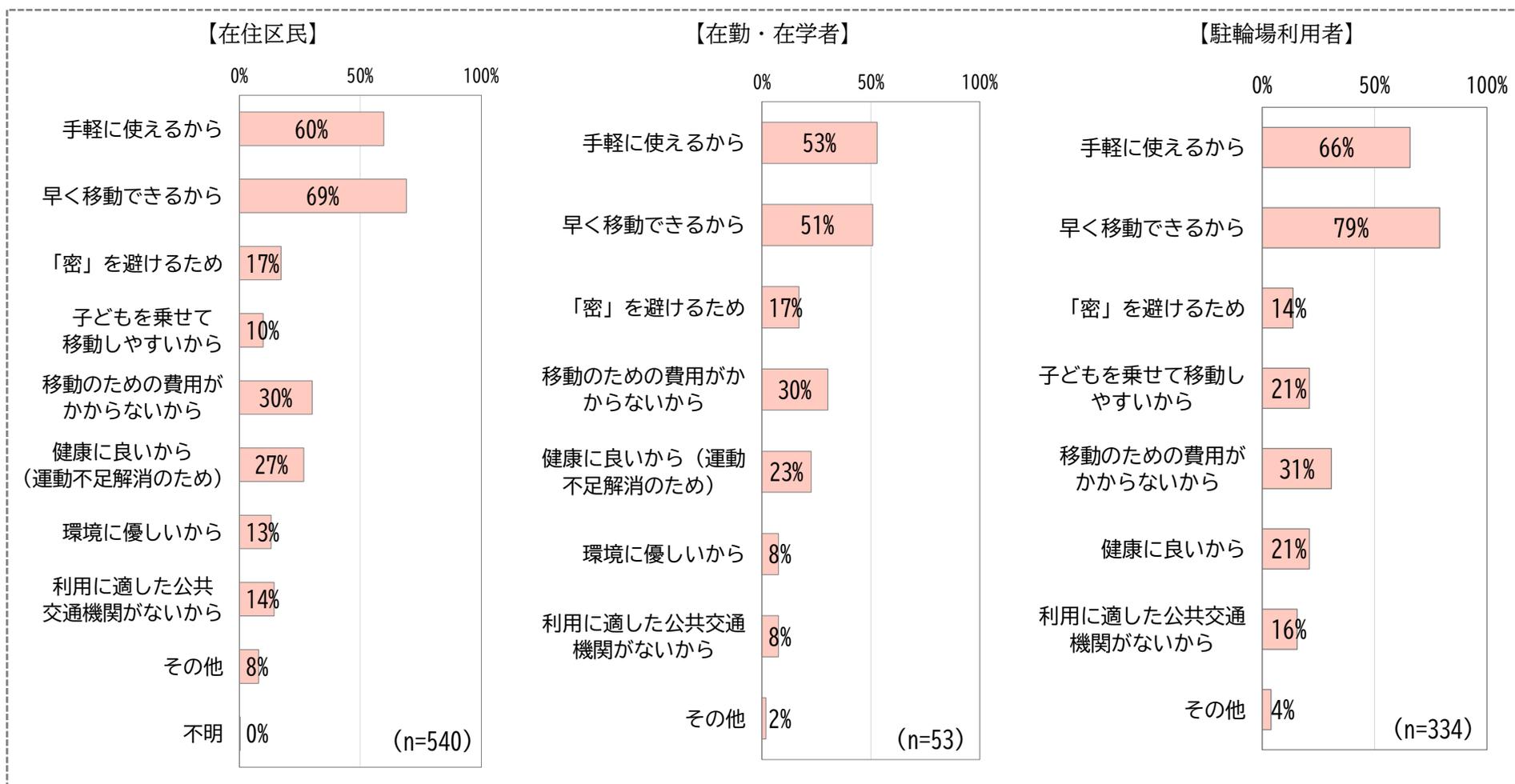


図 2-13 自転車を利用する主な理由

## 2.3 シェアサイクルの利用実態

### 1) 認知度・利用経験の有無

- ・ 在住区民は「利用したことがある」が14%、「知っている」が83%である一方で、在勤・在学者は「利用したことがある」が7%、「知っている」が71%となっており、認知度、利用経験が在住区民よりも若干低い傾向がみられる。
- ・ 年代別（在住区民）に見ると、「利用したことがある」20代以下が29%であるのに対し80代以上が1%、「知っている」20代以下が90%であるのに対して80代以上が54%となっており、年代が上がるにつれて認知度・利用経験が減少している。
- ・ 地区別（在住区民）では、品川地区、大崎地区で「知っており、利用したことがある」が2割程度であり、他の地区よりも利用経験者の割合が高い。

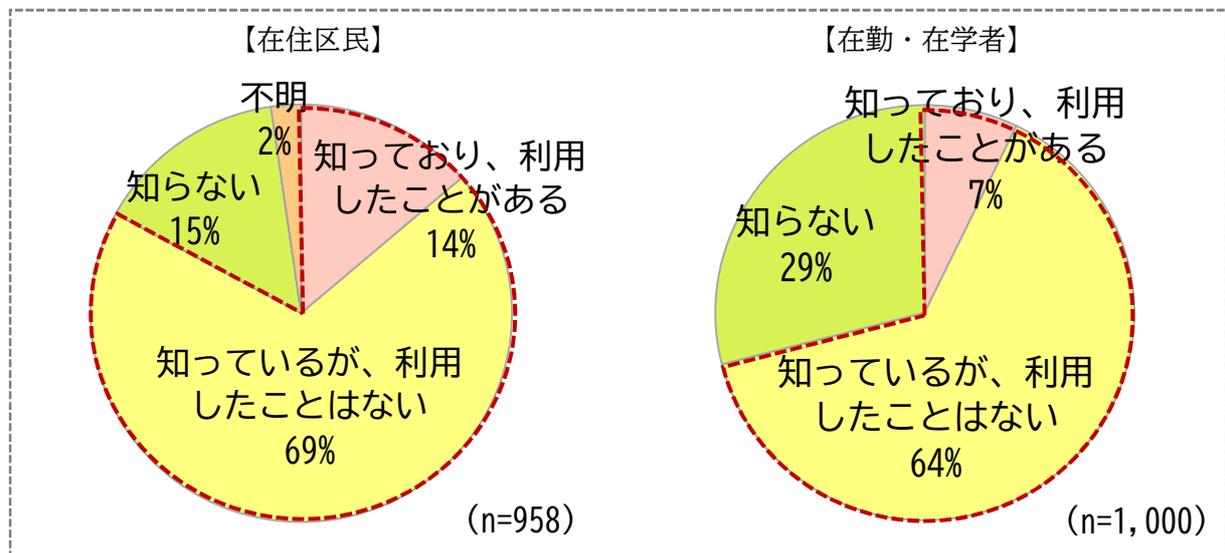


図 2-14 認知度・利用経験の有無

【在住区民/年代別】

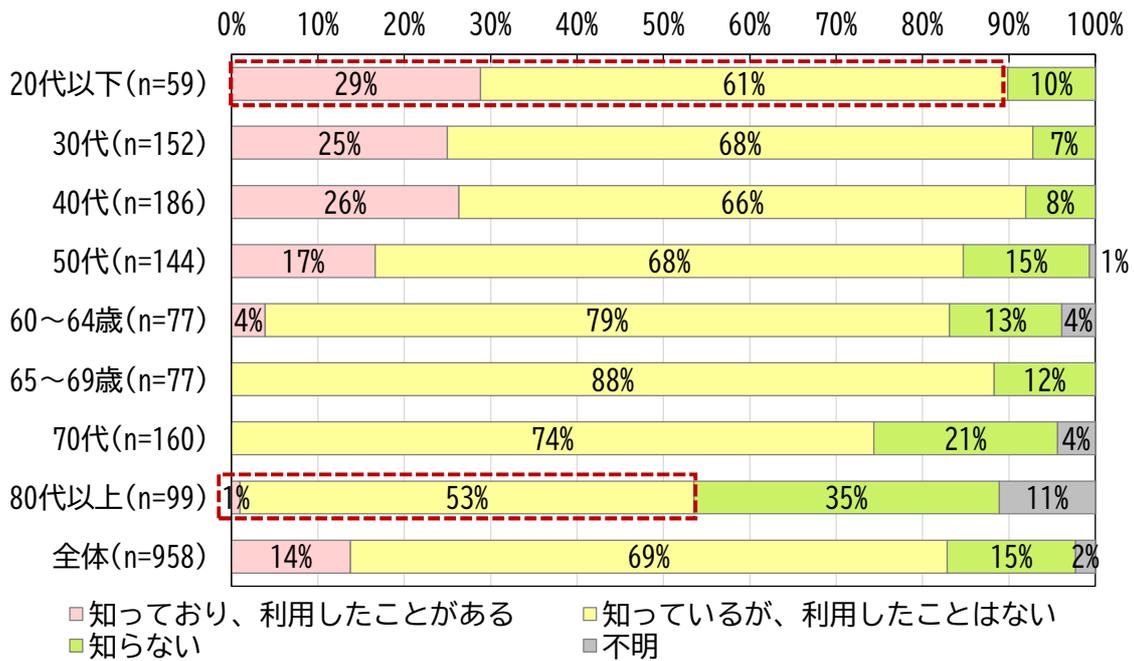


図 2-15 認知度・利用経験の有無【在住区民/年齢別】

【在住区民/地区別】

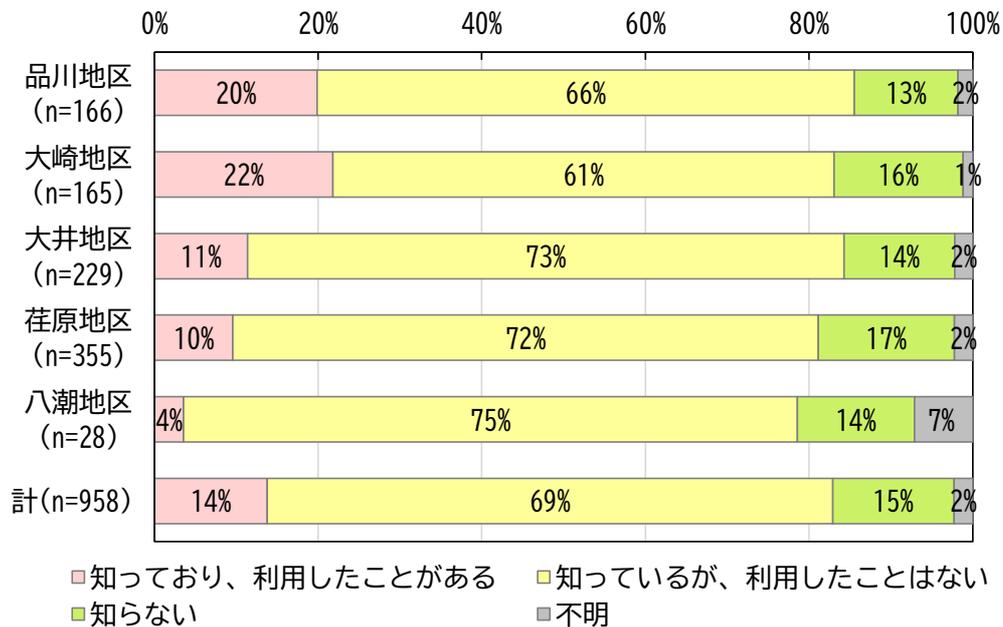


図 2-16 認知度・利用経験の有無【在住区民/地区別】

## 2) 利用者のシェアサイクルに対する満足度

- ・ 在住区民では『満足』（「満足」＋「やや満足」）が半数を占め、『不満』（「不満」＋「やや不満」）の28%を大きく上回っている。
- ・ 在勤・在学者も、『満足』が40%、『不満』が19%と満足度が高いものの、「普通」という意見が42%と最も高い。
- ・ 地区別では、大崎地区、大井地区の『満足』が50%を超え、満足度が高い。品川地区は、利用経験者の割合が高いものの、『満足』の割合は全体より低い。

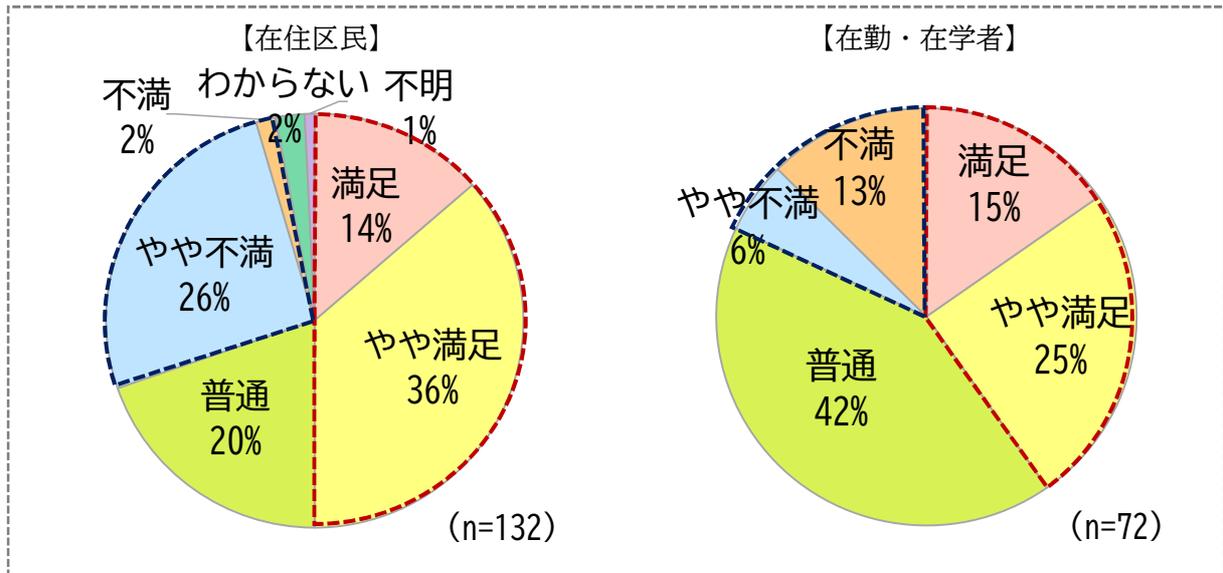


図 2-17 シェアサイクルに対する満足度

### 【在住区民/地区別】

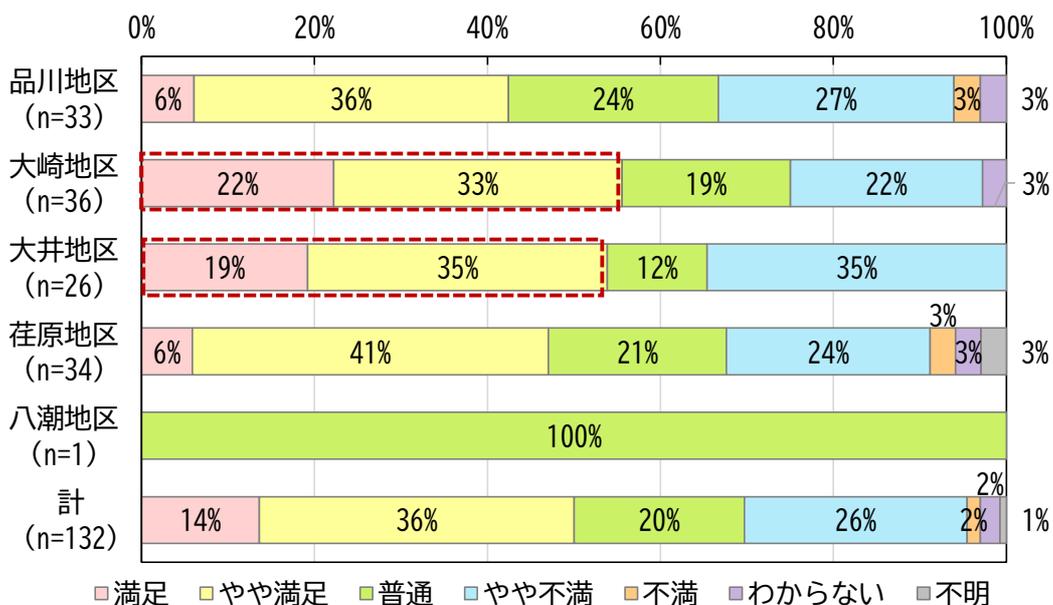


図 2-18 シェアサイクルに対する満足度【在住区民/地区別】

### 3) シェアサイクルに満足な理由

- ・ 在住区民では「出発地とは異なるサイクルポート（ステーション）に乗り捨てられるから」が 80%と最も高く、次いで「電動アシストが付いているため、楽に移動できるから」が 76%となっている。
- ・ 在勤・在学者では、在住区民とは傾向が若干異なり「使いやすいから」が 62%と最も高い。

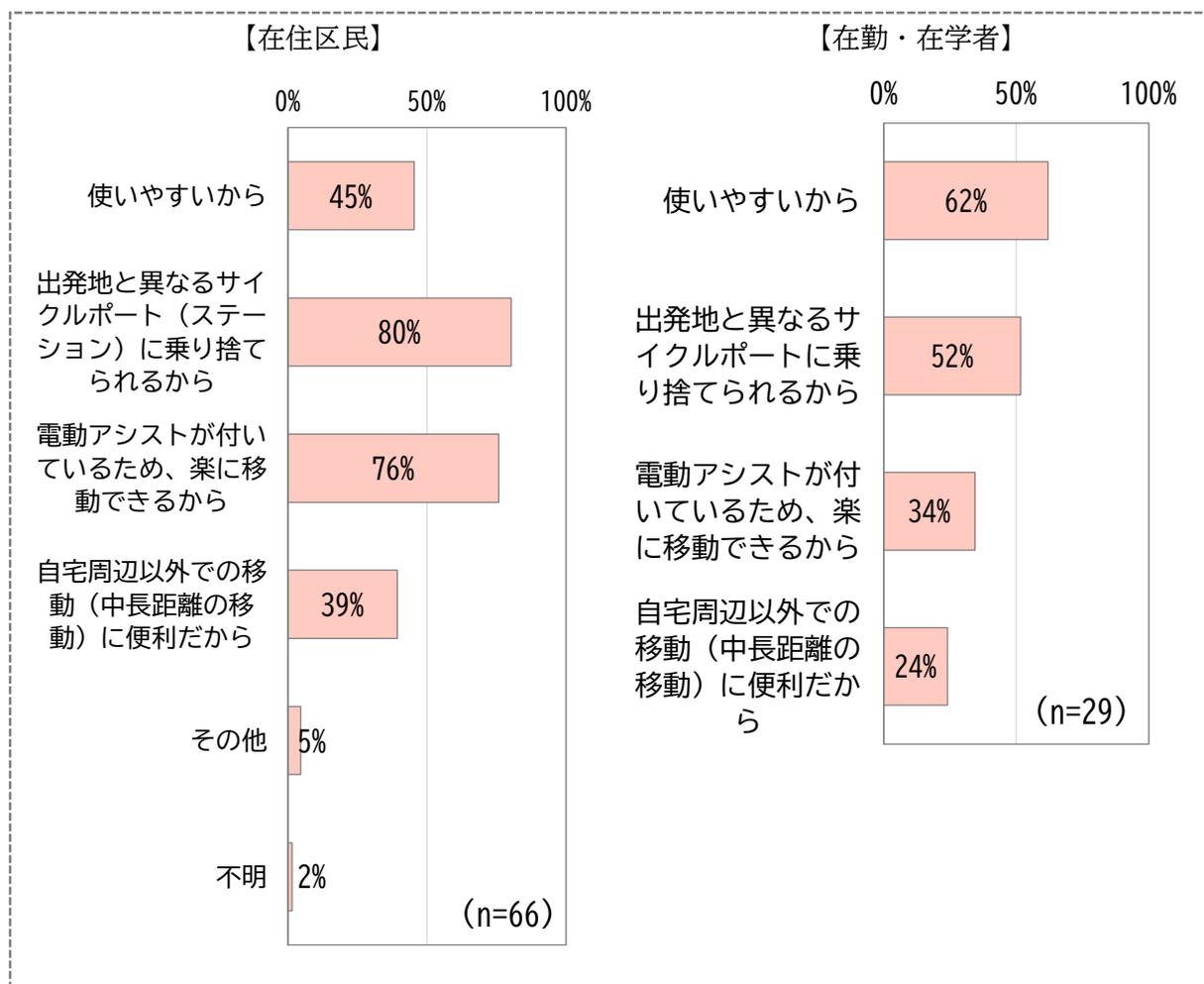


図 2-19 シェアサイクルに満足な理由

#### 4) シェアサイクルに不満な理由

- ・ 在住区民では「サイクルポートが少ないから」が 69%と最も多く、次いで「バッテリーが切れている場合があるから」(47%)、「汚い場合があるから」(44%)、「利用したいときに、自転車がない場合があるから」(42%) が同程度となっている。
- ・ 在勤・在学者では、在住区民と類似の傾向となっており、「サイクルポートが少ないから」が 23%と最も高い。

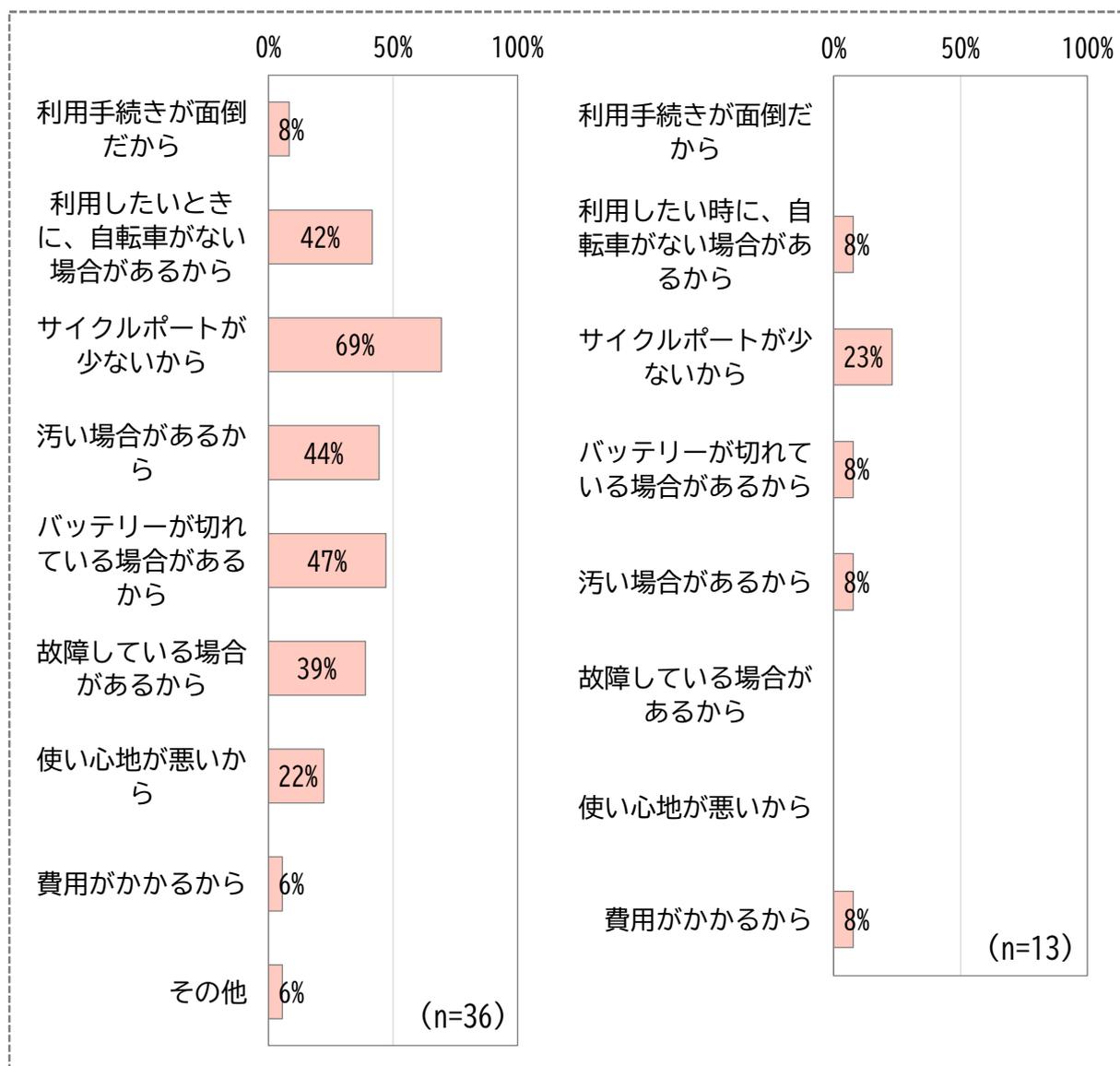


図 2-20 シェアサイクルに不満な理由

## 2.4 自転車駐輪・走行実態

### 1) 主な駐輪場所（在住区民）

- ・概ねいずれの利用目的においても「施設等に付随する駐輪場」が高い傾向にある。「業務」、「外食」を目的とする利用者の「路上（歩道脇、店舗裏等）」がそれぞれ38%、25%であり、他の駐輪場所の占める割合と比較すると高い。
- ・地区別にみると、大崎地区の「シェアサイクルポート」(16%)、「路上（歩道脇、店舗裏等）」(20%)、八潮地区の「区営の駐輪場（路上）」(13%)、「シェアサイクルポート」(13%)は、全体と比べて5ポイント以上高い。
- ・「路上（歩道脇、店舗裏等）」に駐輪する方の利用目的の内訳を見てみると、「身の回りの買い物」が61%と大部分を占める一方で、全体の利用目的として2番目に多い「通勤・通学」は6%と低い。

#### 【利用目的別】

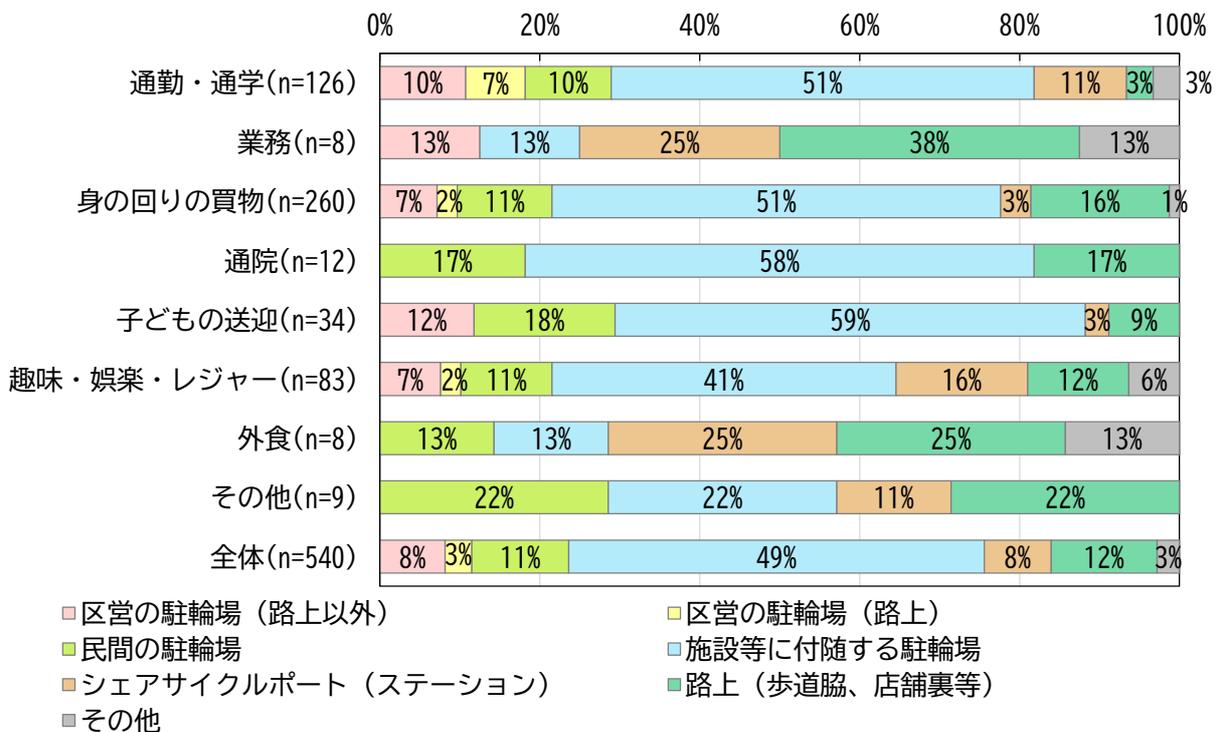


図 2-21 主な駐輪場所【自転車の主な利用目的別】

【地区別】

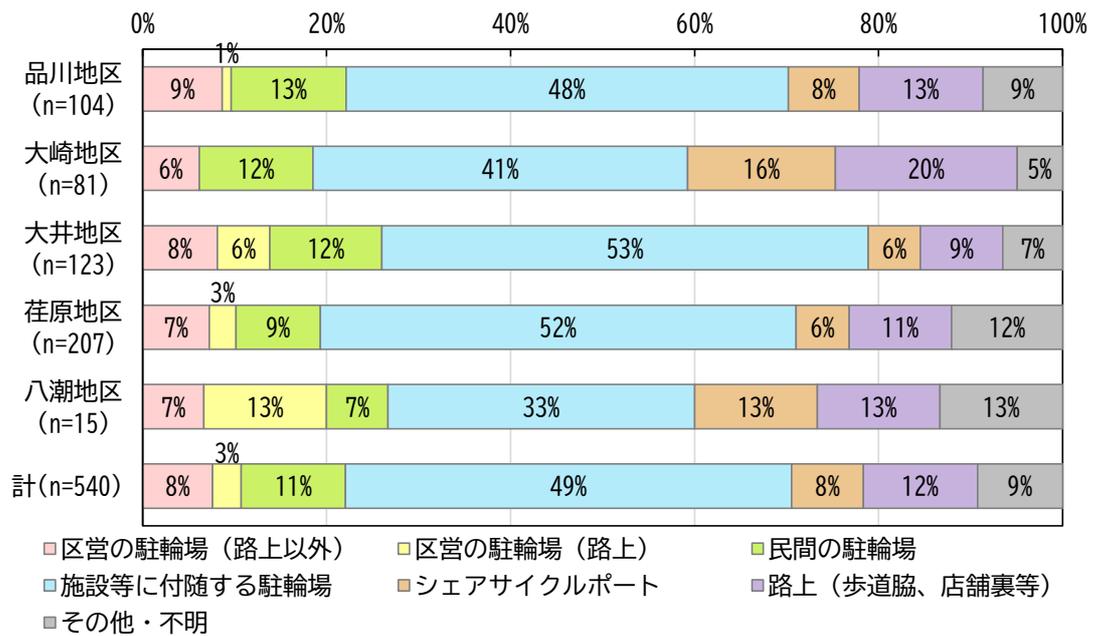


図 2-22 主な駐輪場所【地区別】

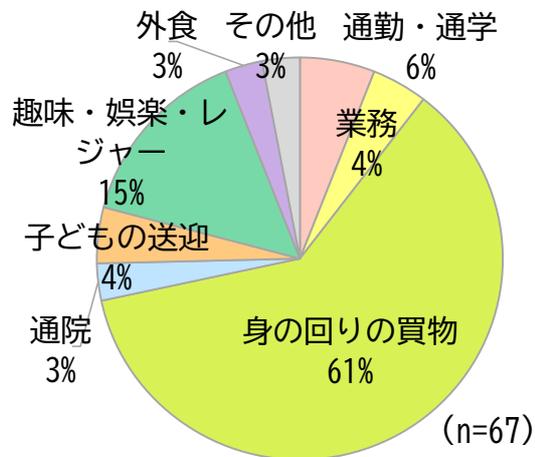


図 2-23 「路上（歩道脇、店舗裏等）」に駐輪する方の利用目的

## 2) 路上に駐輪(放置)する理由

・ 在住区民では「短時間の駐輪だから」が 63%と最も高い一方で、在勤・在学者では、「駐輪場が目的地から離れているから」が 40%と最も高い。

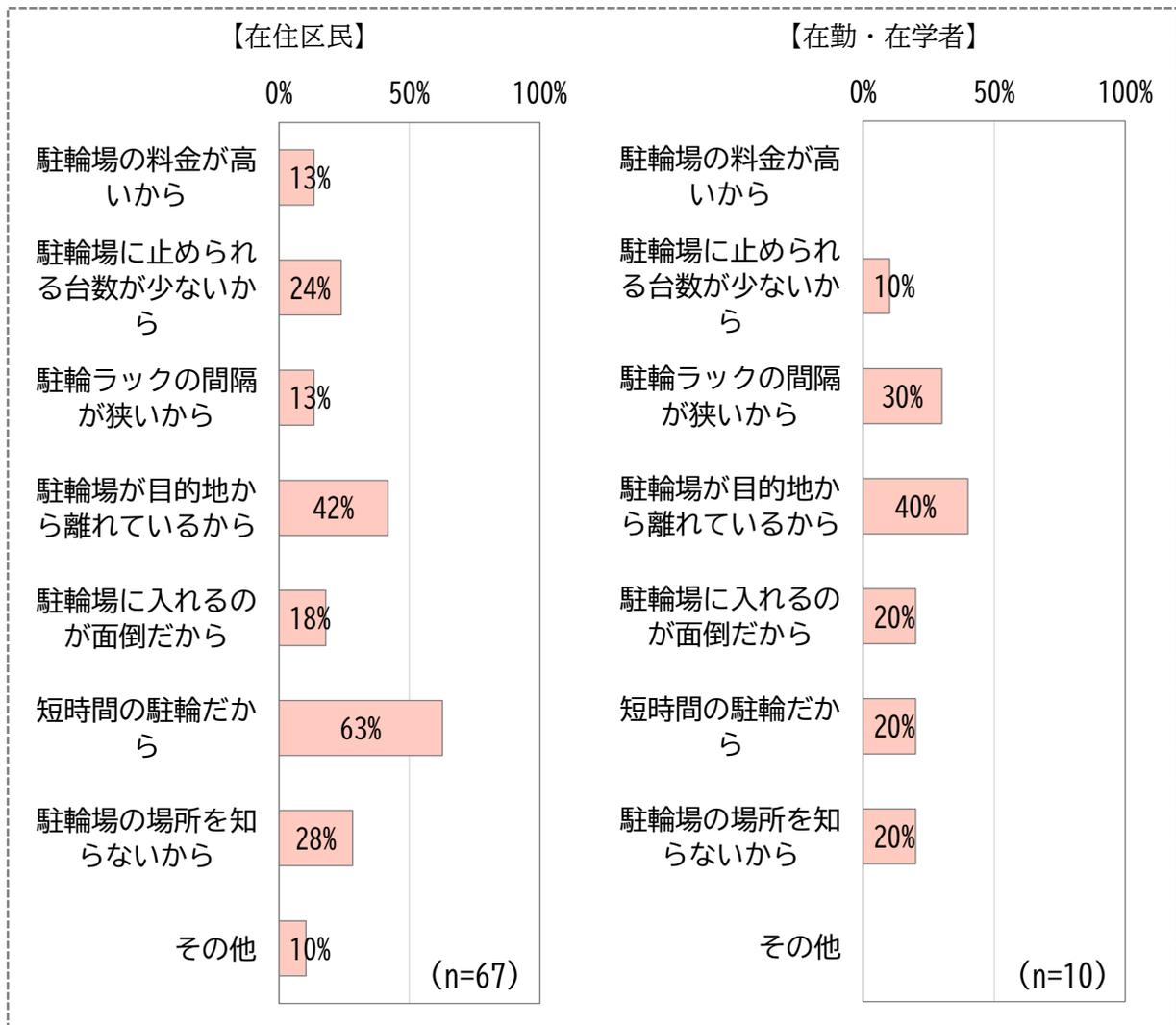


図 2-24 路上に駐輪(放置)する理由

### 3) 自転車によく利用するルート

・自転車によく利用するルートとして指摘が多い（40件以上）のは、補助26号（武蔵小山駅～第二京浜、大井町駅周辺）、戸越銀座通りなどであり、東西方向の道路、商店街及びその近辺の道路に多く見られる。



図 2-25 自転車によく利用するルート

#### 4) 自転車の走行位置

##### (1) 歩道がある道路の場合

- ・自転車の走行位置（歩道あり）は、『歩道』（建物寄り、車道寄り、中央）が在住区民 44%、在勤・在学者 46%、『車道』（左側、右側の合計）が在住区民 42%、在勤・在学者 32%とほぼ半々である。

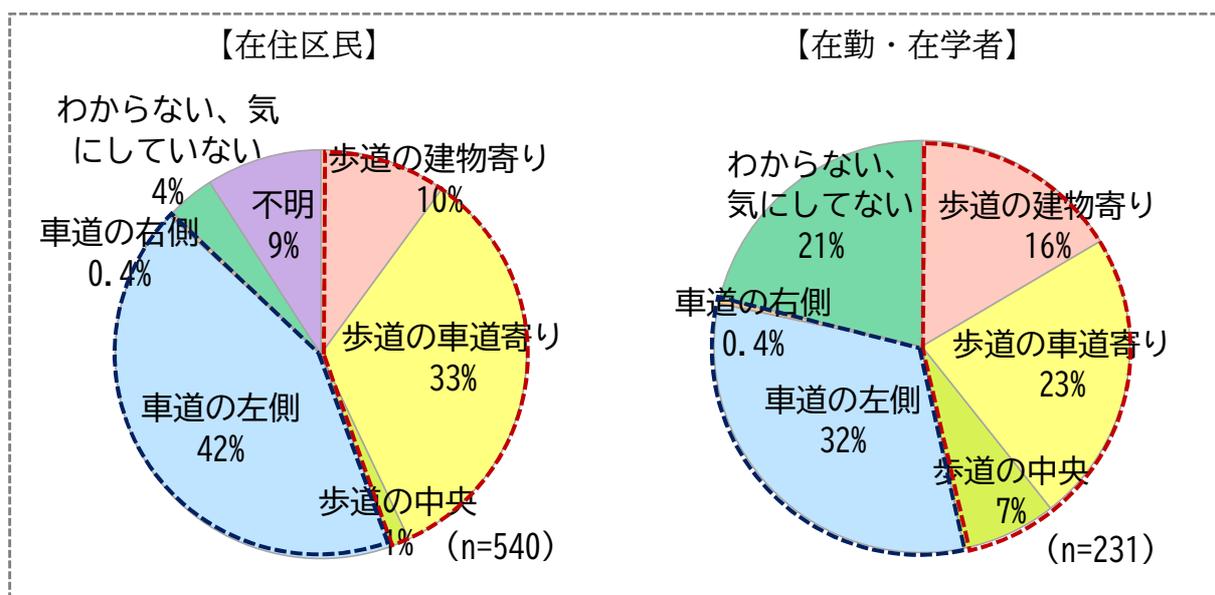


図 2-26 自転車の走行位置（歩道あり）

##### (2) 歩道がない道路の場合

- ・自転車の走行位置（歩道なし）は、在住区民では「道路の左側」が81%と法令遵守率が高い。
- ・在勤・在学者は「わからない、気にしていない」が24%を占めるなど、区民との意識の差がみられる。

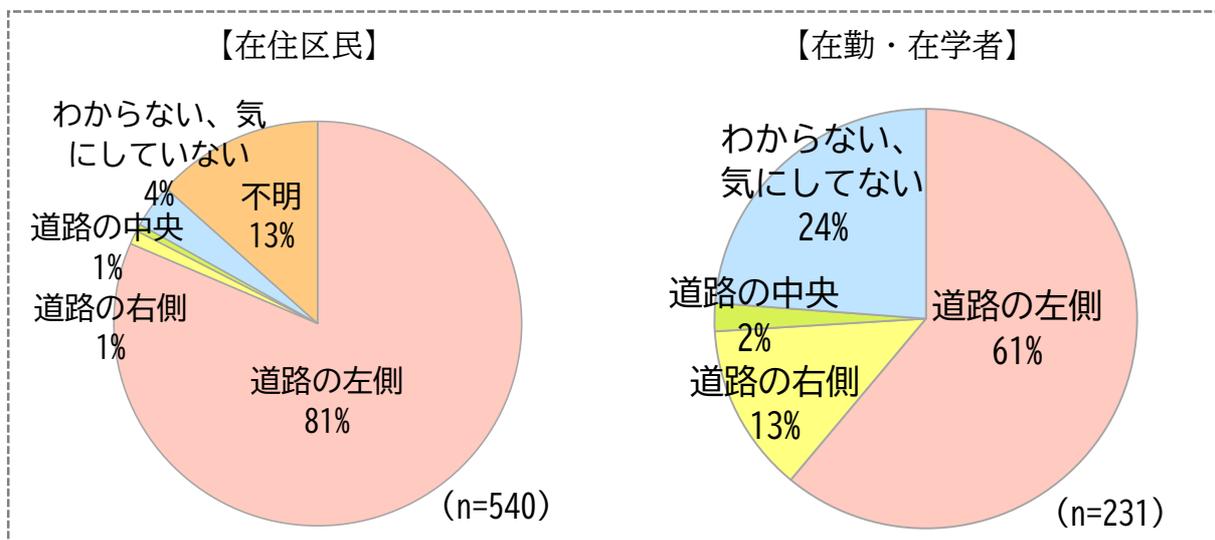


図 2-27 自転車の走行位置（歩道なし）

### 5) 自転車走行に関して危険を感じた内容（在住区民）

- ・ 自転車乗車中では「道幅が狭いため、通行しにくい」（27%）、「路上駐車が多いため、走りにくい」（25%）、「歩行者が多いため、接触しそうになる」（24%）という指摘が多い。
- ・ 歩行中では「自転車のスピードが速いため、危険を感じる」（47%）、「歩道が狭いため、自転車に接触しそうになる」（42%）という指摘が多い。
- ・ 自動車利用者の視点からは、「交差点などで、自転車が急に飛び出してくるため、危険を感じる」（26%）、「自転車が車道を逆走するため、危険を感じる」（21%）という指摘が多い。

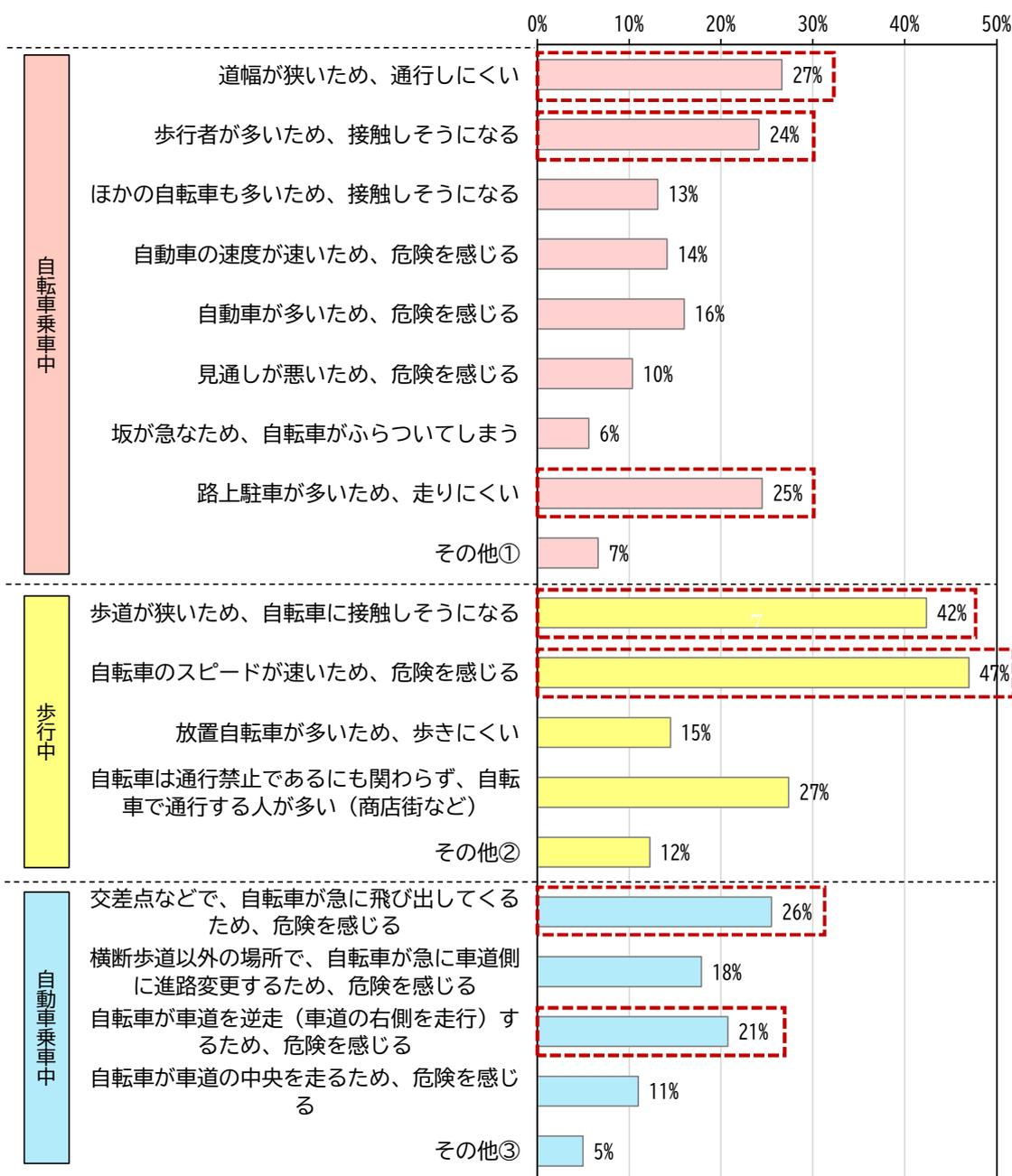


図 2-28 危険を感じた内容【区合計 (n=800)】

【地区別】

- ・地区別（回答数が少ない八潮地区を除く）について、全体と比べて5ポイント以上高い項目をみると、品川地区が5項目と最も多く該当しており、特に「歩行者が多い」（自転車乗車中）は全体より7ポイント高い。
- ・そのほか、大崎地区では「自転車のスピードが速い」（歩行中）、大井地区では「歩道が狭い」、「自転車の通行禁止無視」（歩行中）が全体より5ポイント以上高い。

表 2-1 危険を感じた内容【地区別】

	自転車乗車中								
	道幅が狭いため、通行しにくい	歩行者が多いため、接触しそうになる	ほかの自転車も多いため、接触しそうになる	自転車の速度が速いため、危険を感じる	自転車が多いため、危険を感じる	見通しが悪いため、危険を感じる	坂が急なため、自転車がふらついてしまう	路上駐車が多いため、走りにくい	その他①
品川地区(n=27)	31%	31%	14%	20%	17%	15%	10%	31%	8%
大崎地区(n=17)	23%	19%	12%	13%	16%	8%	8%	21%	6%
大井地区(n=24)	29%	21%	14%	12%	16%	7%	4%	23%	7%
荏原地区(n=37)	24%	22%	12%	12%	16%	11%	4%	25%	6%
八潮地区(n=6)	28%	40%	24%	24%	12%	16%	4%	16%	4%
(無回答)(n=2)	40%	60%	30%	20%	30%	20%	0%	30%	0%
計(n=113)	27%	24%	13%	14%	16%	10%	6%	25%	7%

	歩行中				その他②
	歩道が狭いため、自転車に接触しそうになる	自転車のスピードが速いため、危険を感じる	放置自転車が多いため、歩きにくい	自転車は通行禁止であるにも関わらず、自転車で通行する人が多い(商店街など)	
品川地区(n=27)	43%	47%	12%	26%	13%
大崎地区(n=17)	43%	53%	15%	26%	17%
大井地区(n=24)	49%	49%	12%	32%	10%
荏原地区(n=37)	38%	43%	17%	26%	12%
八潮地区(n=6)	32%	48%	16%	16%	8%
(無回答)(n=2)	60%	50%	0%	30%	10%
計(n=113)	42%	47%	15%	27%	12%

	自動車乗車中				その他③
	交差点などで、自転車が急に飛び出してくるため、危険を感じる	横断歩道以外の場所で、自転車が急に車道側に進路変更するため、危険を感じる	自転車が車道を逆走(車道の右側を走行)するため、危険を感じる	自転車が車道の中央を走るため、危険を感じる	
品川地区(n=27)	25%	24%	25%	10%	4%
大崎地区(n=17)	22%	16%	19%	14%	5%
大井地区(n=24)	24%	17%	21%	10%	7%
荏原地区(n=37)	26%	17%	19%	11%	5%
八潮地区(n=6)	36%	16%	24%	12%	4%
(無回答)(n=2)	40%	10%	20%	20%	0%
計(n=113)	26%	18%	21%	11%	5%

図 2-29 危険を感じた内容【地区別】

(1)危険を感じた場所

・危険を感じた場所は、大井町駅周辺の道路に指摘数が集中している（補助 26 号が 40 件以上で最多）。また、戸越銀座通りや、百反通り、補助 26 号（武蔵小山駅周辺）、ジュネーブ平和通りなどでも 20 件以上の指摘がみられる。

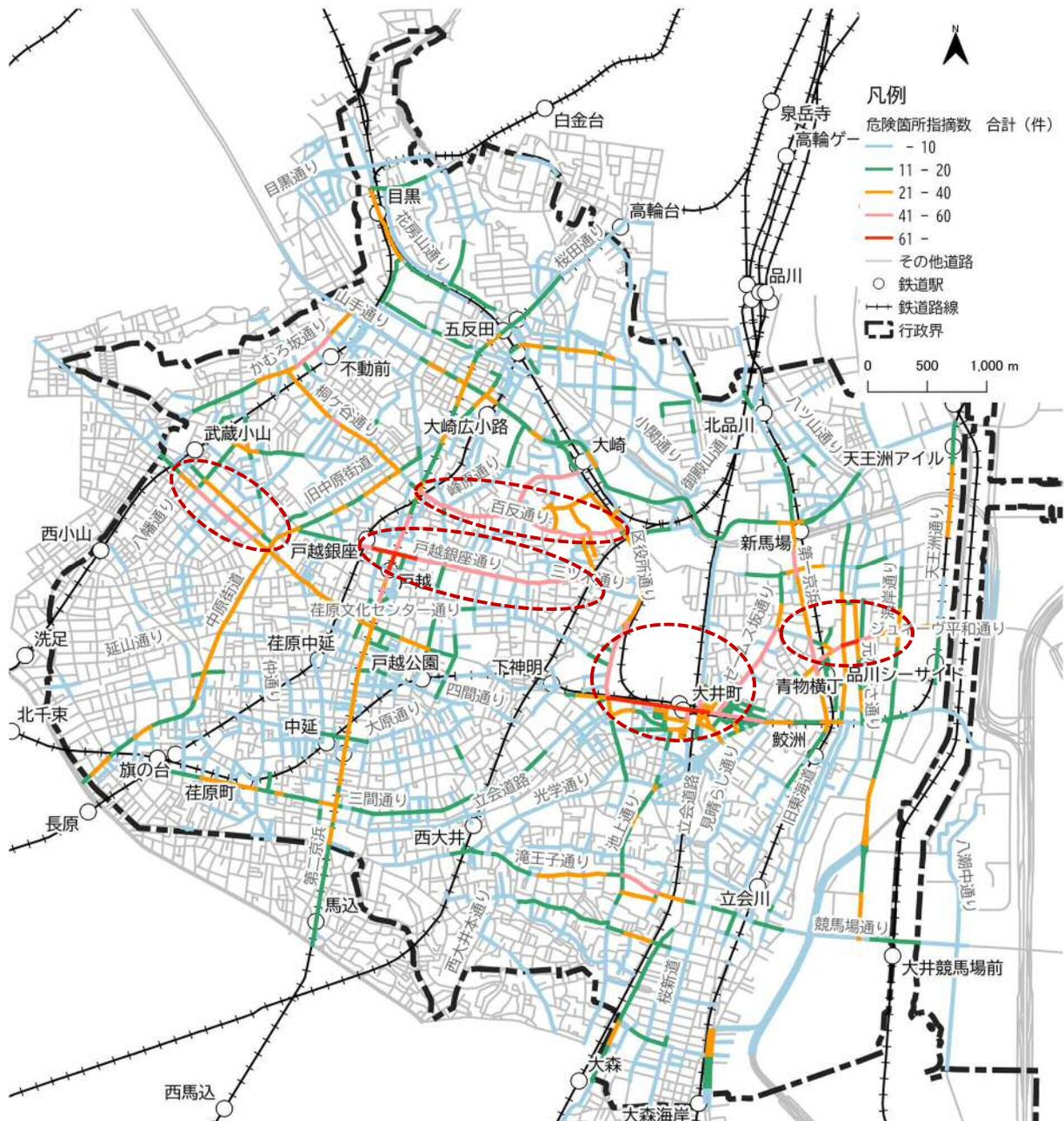


図 2-30 危険を感じた場所（指摘数の合計）

## 2.5 区内の自転車通行環境、駐輪環境に対する満足度

### (1) 自転車通行空間の整備個所数

- ・ 在住区民では『満足』が13%、『不満』が45%となっており、およそ半数が不満を感じている。
- ・ 在勤・在学者では『満足』が33%、『不満』が18%となっており、『満足』の割合の方が高いが、「普通」が43%と最も多い。
- ・ 地区別（在住区民）にみると、大井地区は『満足』が8%とほかの地区と比べて最も少ない一方、「普通」が36%と多い。大崎地区は『不満』が49%とほかの地区と比べて最も多い。

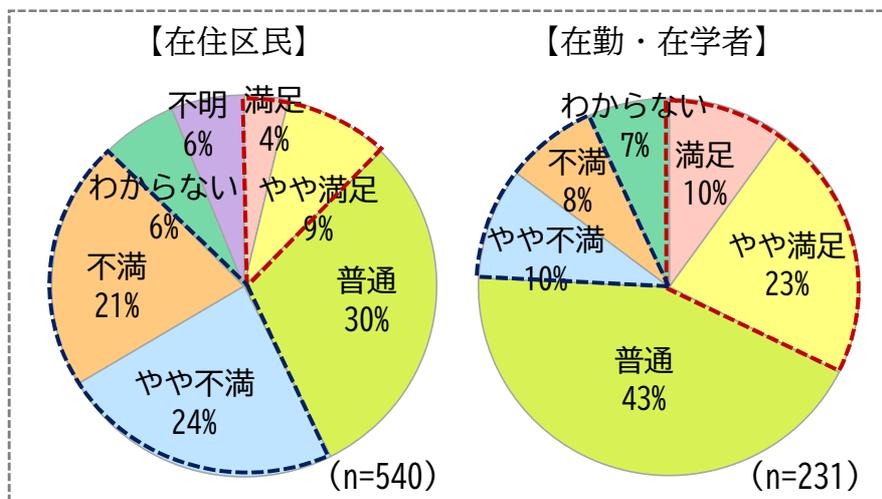


図 2-31 満足度「自転車通行空間の整備個所数」

### 【在住区民/地区別】

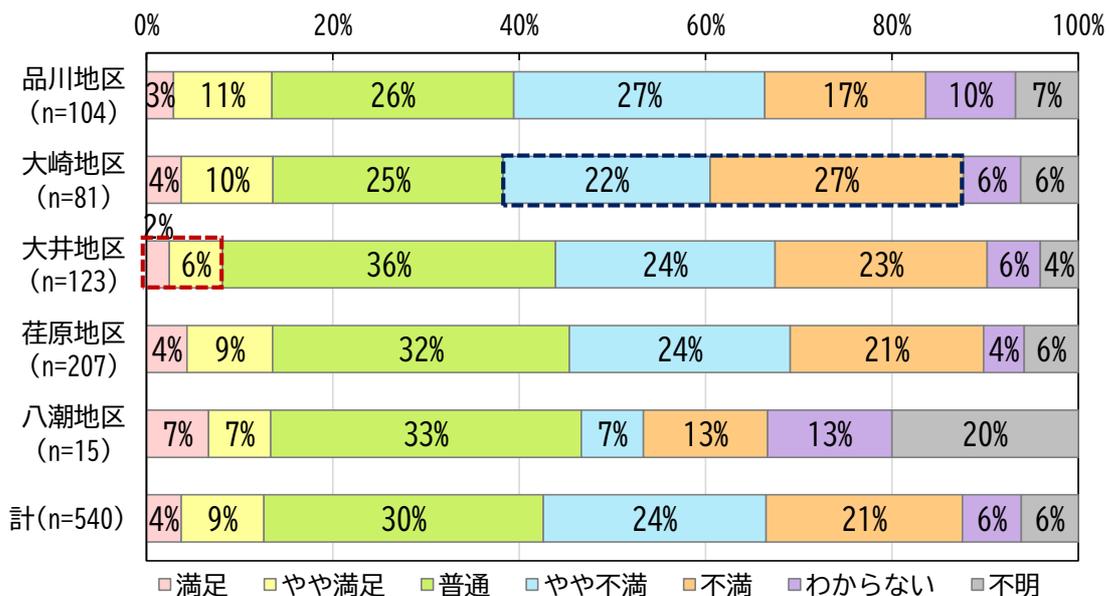


図 2-32 満足度「自転車通行空間の整備個所数」【地区別】

(2) 駐輪スペース (ラックの幅等)

- ・ 在住区民では『満足』が7%、『不満』が49%となっており、他の項目と比較しても、最も『満足』の割合が低く、『不満』の割合が高い。
- ・ 在勤・在学者、駐輪場利用者では「普通」の割合が高い。
- ・ 自転車の車種別回答をみると、「チャイルドシート付自転車」(普通自転車・電動アシスト自転車)の『不満』の割合は、それぞれ66%、83%と非常に高い。

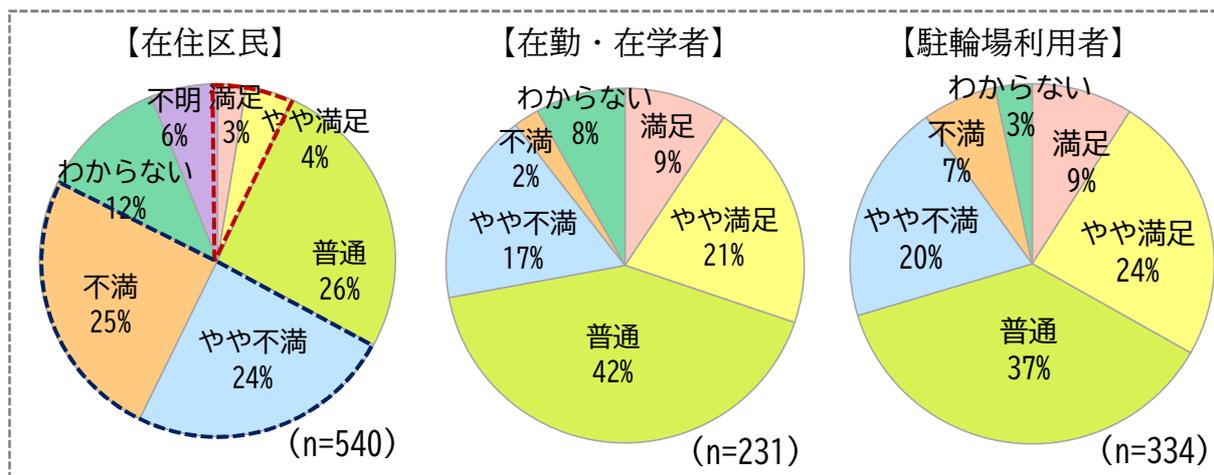


図 2-33 満足度「駐輪スペース」

(参考)

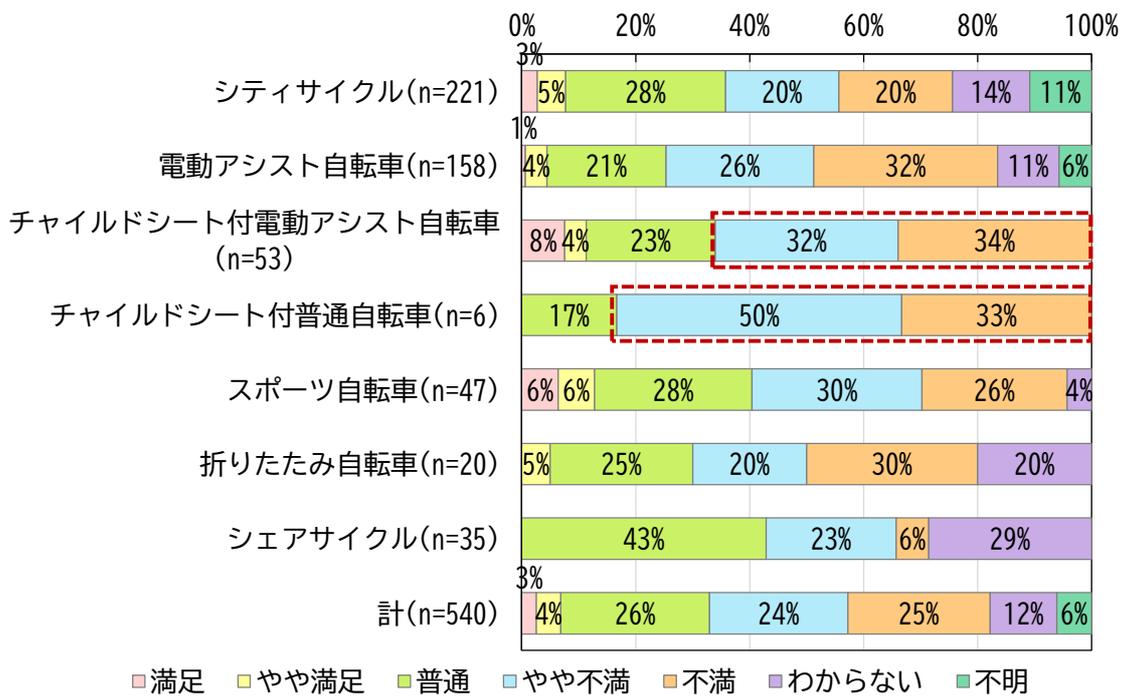


図 2-34 駐輪スペースに対する満足度【自転車車種別】

注) 普段、自転車を使用している方を対象に集計した結果。

## 2.6 自転車利用に関する安全意識

### 1) 自転車利用ルールの認知度・遵守状況

- ・いずれにおいても「車道左側通行の原則」「運転中の携帯電話使用禁止」「運転中のイヤホン等使用禁止」において「遵守している」が半数以上となっている。
- ・在住区民の「自転車の歩道通行時の条件」において「知らなかった」が26%であり、他項目と比較すると高い。

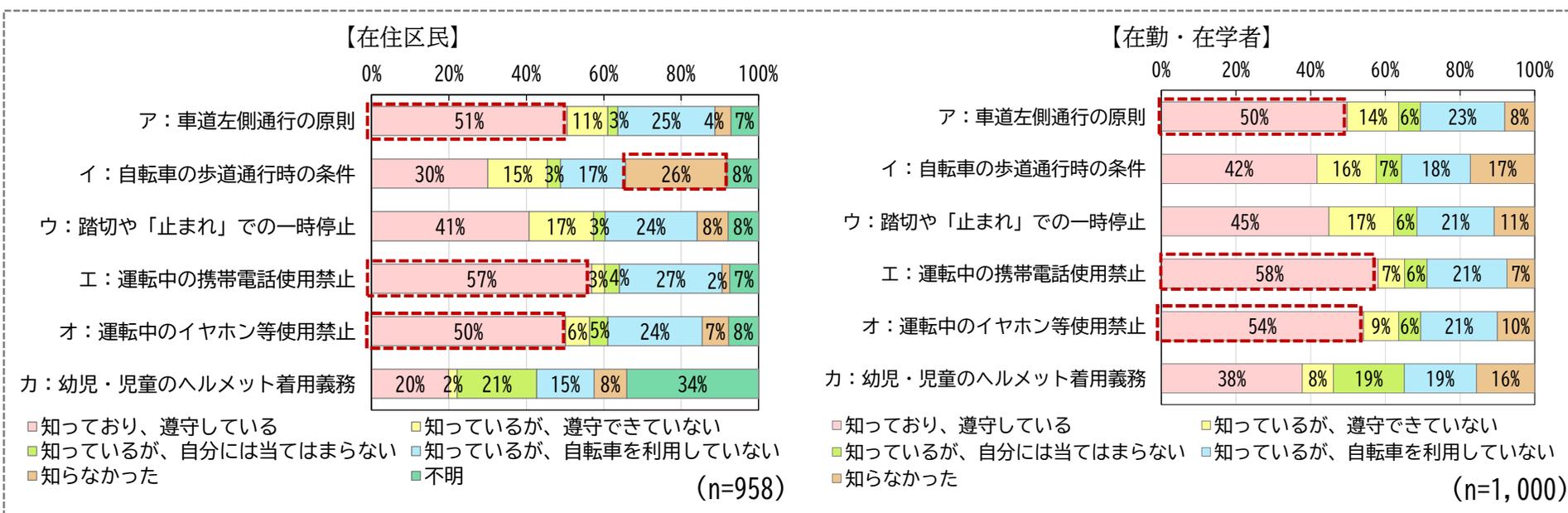


図 2-35 自転車ルールの認知度・遵守状況

※以下に該当する場合は、自転車は歩道を通行することができます。

- ・13歳未満、70歳以上の方、または身体の不自由な方が自転車を運転するとき
  - ・標識や標示で自転車の歩道走行を許可しているとき
  - ・自転車の通行の安全を確保するため歩道通行がやむを得ないと認められるとき
- 例1：道路工事や連続した駐車車両により、車道の左側が通行できない場合  
 例2：著しく自動車の通行量が多く、かつ車道の幅が狭いなどのために、追越しをしようとする自動車などの接触事故の危険性がある場合

例外的に歩道を自転車でする際も、以下を守る必要があります。

- ・歩道の車道寄りを徐行（すぐに停まれるスピードで走行）する
- ・歩行者の通行を妨げる恐れがあれば、一時停止する

## 2) 自転車安全教育受講の経験（在住区民）

・20代以下では「ある」が53%と半数以上であったのに対し、80代以上では4%となっており、年代が上がるにつれて自転車安全教育受講経験の割合が減少している。

### 【年齢別】

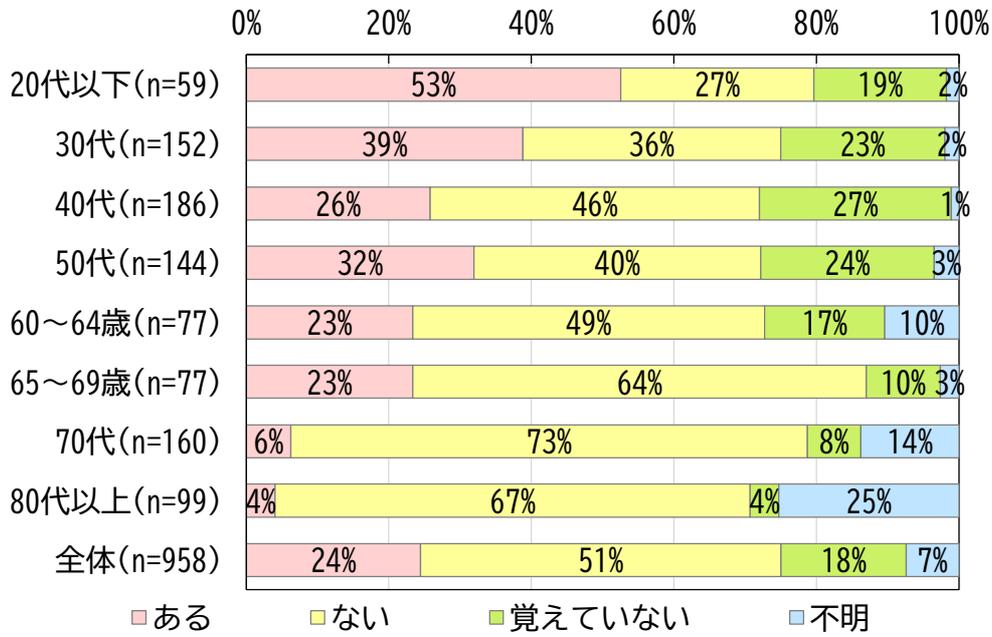


図 2-36 自転車安全教育受講の経験の有無【年齢別】

### 3) 自転車賠償責任保険の認知度・加入状況

#### (1) 認知度・加入状況

・自転車賠償責任保険に「加入している」は全体で36%であり、年齢層が上がるにつれて高くなっている。若い世代に対する自転車賠償責任保険のPR、加入促進を図る必要がある。

#### 【年齢別】



- 知っている、加入している
- 知っているが、加入せずに自転車を利用している
- 知っているが、自転車を利用していないため、加入していない
- 知っているが、加入しているかどうかわからない
- 知らなかった
- 不明

図 2-37 自転車賠償責任保険の認知度・加入状況【年齢別】

## 2.7 今後実施すべき自転車施策

- ・いずれにおいても「自転車が安全・快適に走行できる自転車通行空間の整備」「鉄道駅や商店における駐輪場の整備」の割合が高い。
- ・駐輪場利用者では「チャイルドシート付自転車も止めやすいよう、駐輪スペースの改善」「使いやすさに応じた駐輪場料金の見直し」が30%以上あり、駐輪場の使いやすさについて改善を求める声が多く挙がった。

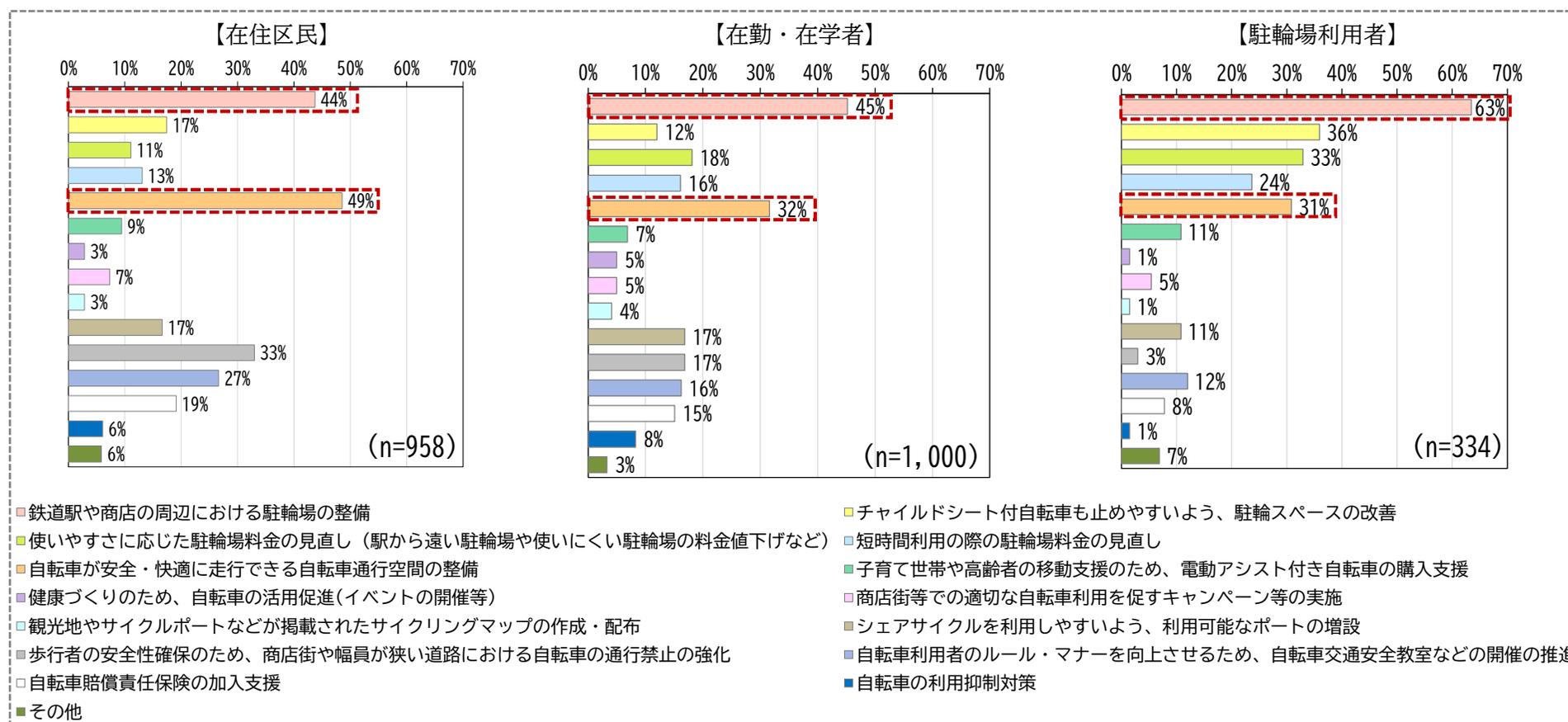


図 2-38 今後実施すべき自転車施策

【在住区民/地区別】

・地区別（回答数が少ない八潮地区を除く）についてみると、大崎地区では「シェアサイクルポートの増設」、大井地区では「自転車の通行禁止の強化」、「自転車交通安全教室などの開催推進」が全体より5ポイント以上高い。

表 2-2 今後実施すべき自転車施策【地区別】

	鉄道駅や商店の周辺における駐輪場の整備	チャイルドシート付自転車も止めやすいよう、駐輪スペースの改善	使いやすさに応じた駐輪場料金の見直し(駅から遠い駐輪場や使いにくい駐輪場の料金値下げなど)	短時間利用の際の駐輪場料金の見直し	自転車が安全・快適に走行できる自転車通行空間の整備
品川地区(n=166)	45%	20%	11%	10%	49%
大崎地区(n=165)	44%	15%	9%	12%	47%
大井地区(n=229)	38%	17%	13%	14%	48%
荏原地区(n=355)	48%	17%	9%	14%	50%
八潮地区(n=28)	36%	18%	21%	14%	46%
(無回答)(n=15)	27%	13%	20%	20%	47%
計(n=958)	44%	17%	11%	13%	49%

	子育て世帯や高齢者の移動支援のため、電動アシスト付き自転車の購入支援	健康づくりのため、自転車の活用促進(イベントの開催等)	商店街等での適切な自転車利用を促すキャンペーン等の実施	観光地やサイクルポートなどが掲載されたサイクリングマップの作成・配布	シェアサイクルを利用しやすいよう、利用可能なポートの増設
品川地区(n=166)	11%	3%	7%	3%	19%
大崎地区(n=165)	8%	1%	10%	5%	22%
大井地区(n=229)	9%	3%	4%	3%	15%
荏原地区(n=355)	11%	3%	9%	2%	14%
八潮地区(n=28)	0%	0%	0%	4%	11%
(無回答)(n=15)	0%	7%	13%	0%	20%
計(n=958)	9%	3%	7%	3%	17%

	歩行者の安全性確保のため、商店街や幅員が狭い道路における自転車の通行禁止の強化	自転車利用者のルール・マナーを向上させるため、自転車交通安全教室などの開催の推進	自転車賠償責任保険の加入支援	自転車の利用抑制対策	その他
品川地区(n=166)	29%	31%	20%	5%	5%
大崎地区(n=165)	32%	24%	23%	5%	8%
大井地区(n=229)	38%	33%	18%	6%	5%
荏原地区(n=355)	33%	22%	18%	7%	6%
八潮地区(n=28)	32%	32%	25%	7%	0%
(無回答)(n=15)	27%	7%	7%	0%	7%
計(n=958)	33%	27%	19%	6%	6%

図 2-39 今後実施すべき自転車施策【地区別】

## 2.8 自転車全般についてのご意見・ご要望（フリーアンサー）

- ・在住区民では、「ルール・マナー」が57%と最も高く、次いで「走行環境」が33%となっている。
- ・一方駐輪場利用者では「駐輪環境」が80%となっており、回答者の8割が「駐輪環境」について不便や不満を感じていることがわかる。

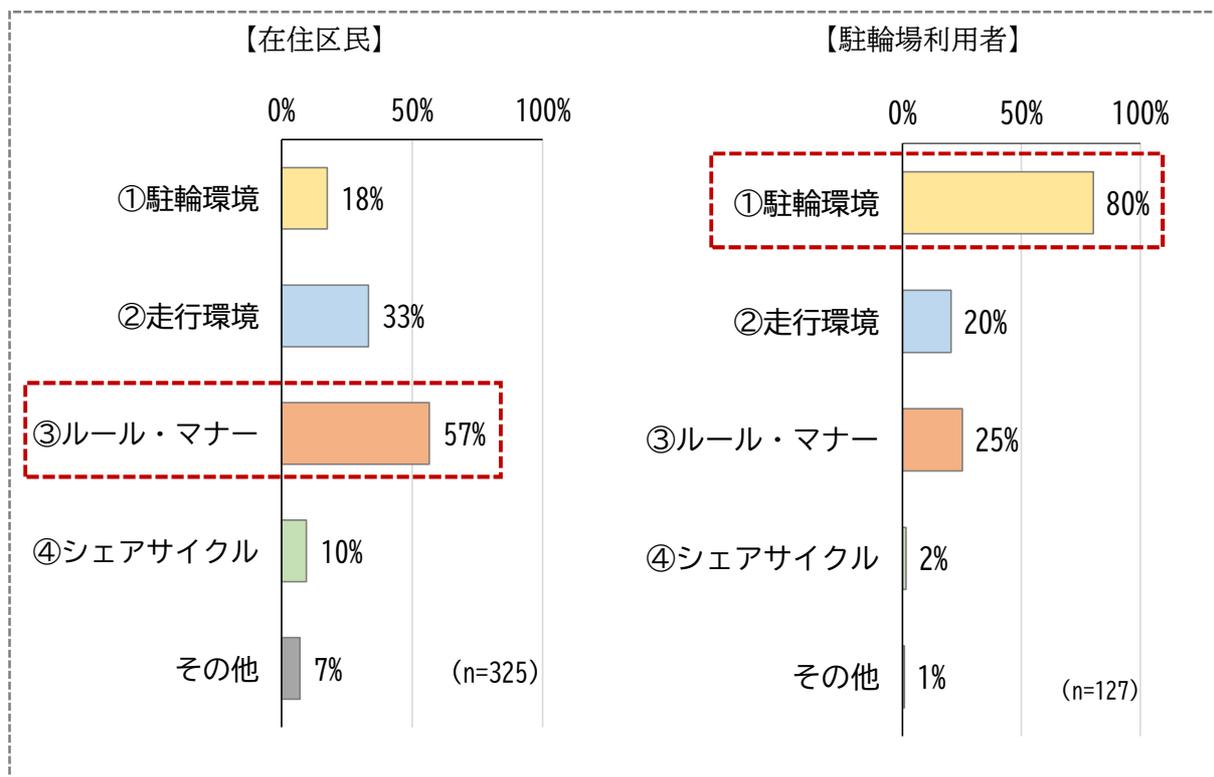


図 2-40 自転車全般についてのご意見・ご要望（フリーアンサー）

(内訳)

①駐輪環境

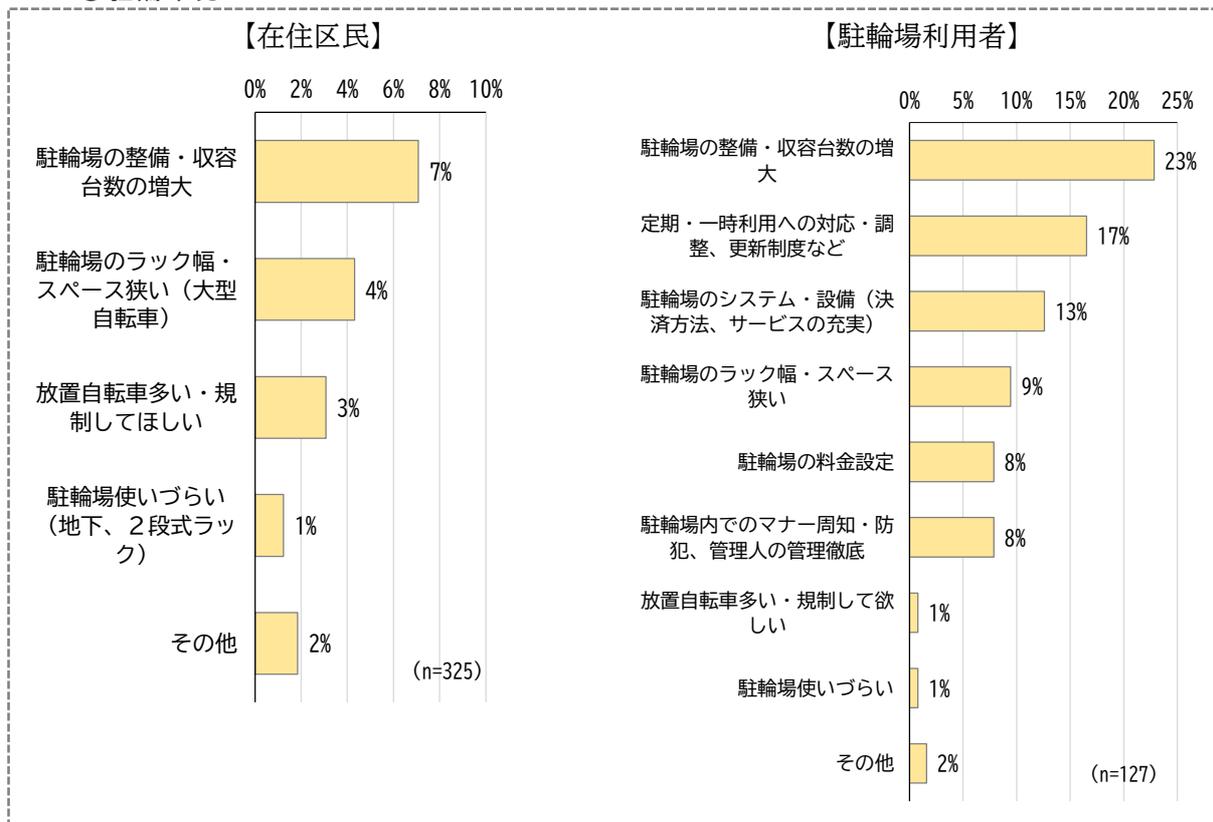


図 2-41 自転車全般についてのご意見・ご要望 (フリーアンサー)「駐輪環境」

②走行環境

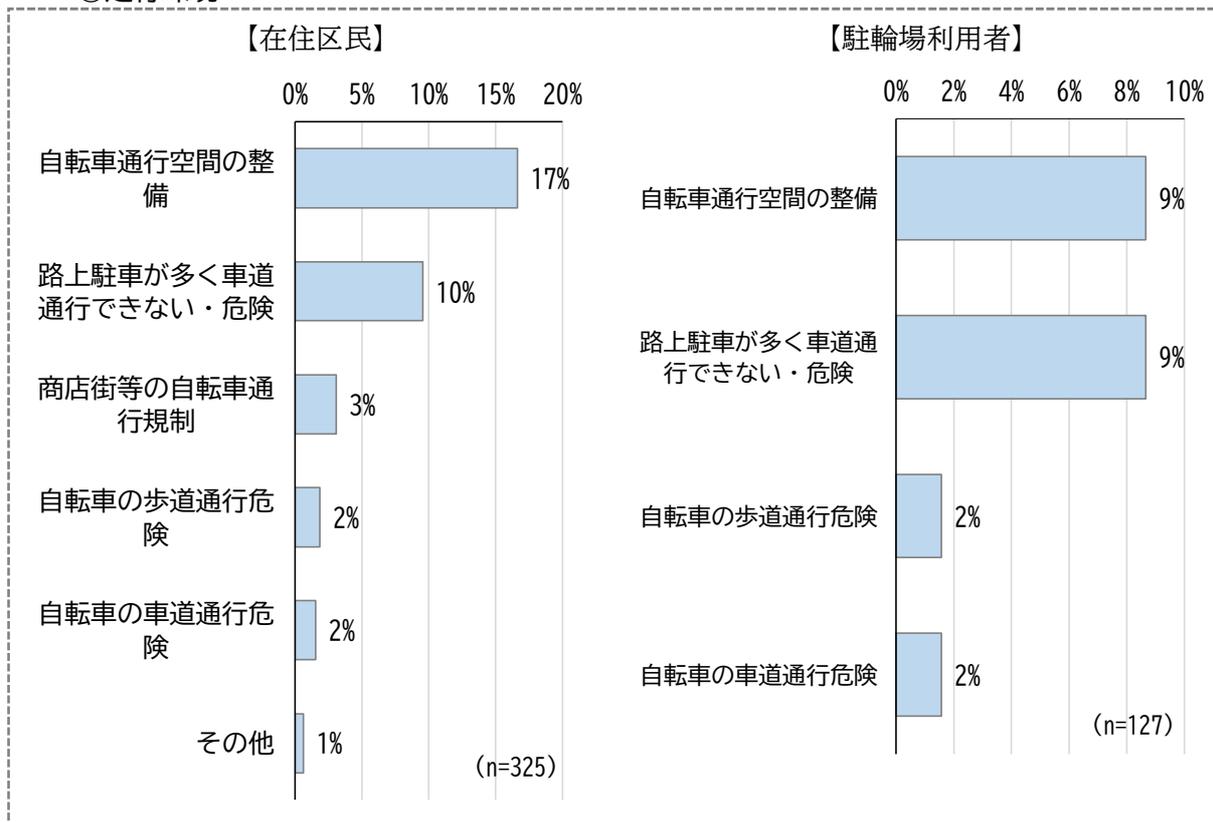


図 2-42 自転車全般についてのご意見・ご要望 (フリーアンサー)「走行環境」

### ③ルール・マナー

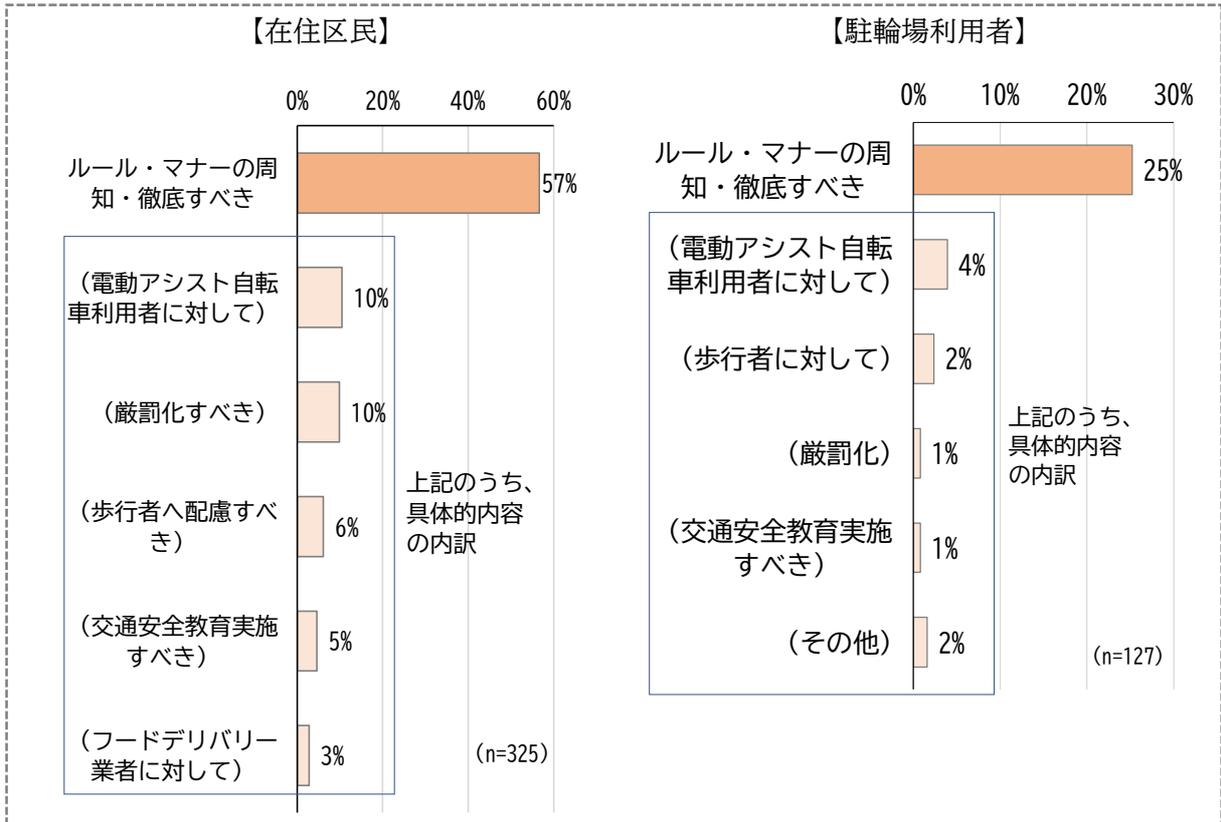


図 2-43 自転車全般についてのご意見・ご要望（フリーアンサー）「ルール・マナー」

### ④シェアサイクル

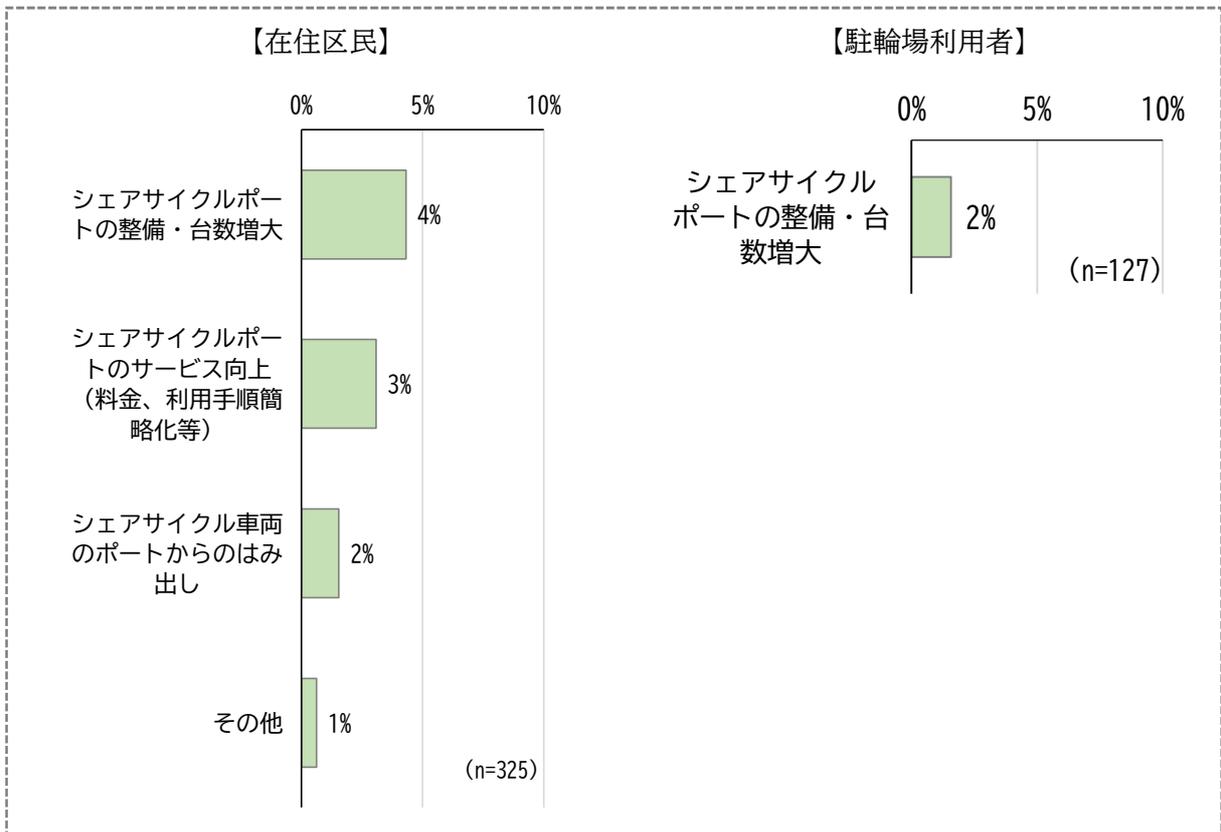


図 2-44 自転車全般についてのご意見・ご要望（フリーアンサー）「シェアサイクル」