

## 15) 市民意向

ここでは、平成23年（2011年）10月～11月に行われた市民アンケート調査・高校生アンケート調査、平成31年（2019年）1月に行われた広聴モニターアンケート調査を基に市民意向を整理します。

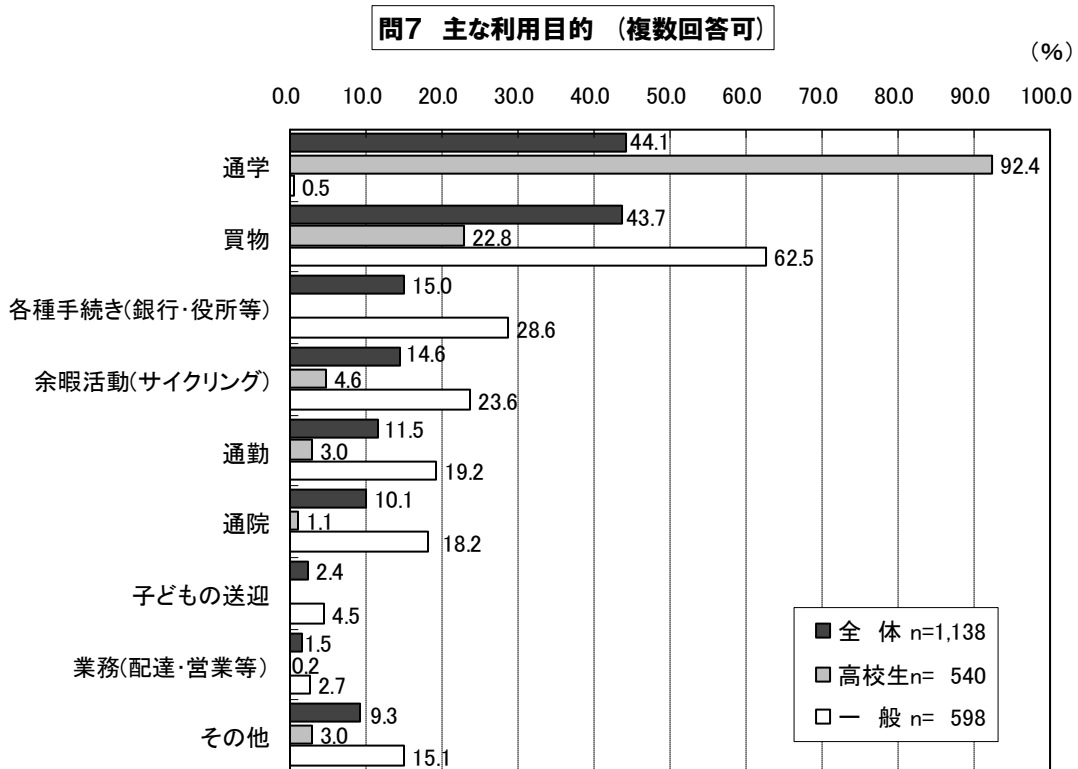
### ■ 自転車の主な利用目的（複数回答可）

- ・ 高校生は通学が約9割、一般は買物が約6割であり、利用目的に大きな差がある。
- ・ 一般において通勤の利用は約2割と、買物などに比べて少ない。

自転車を主な交通手段としている高校生では、約92%が「通学」利用である。次いで、「買物」の約23%となっている。

一般の自転車を利用している人のうち、最も多いのは「買物」利用であり、約63%である。次いで、「各種手続き(銀行・役所等)」の約29%、「余暇活動(サイクリング)」の約24%となっている。「通勤」に利用している人は約19%となっている。

「その他」の記述は、「学校行事」、「集会」、「農作業」、「習い事・塾」、「部活」、「遊び」、「体力づくり」、「ゴミ出し」等であった。



資料：浜松市市民アンケート・高校生アンケート（H23.10～11）

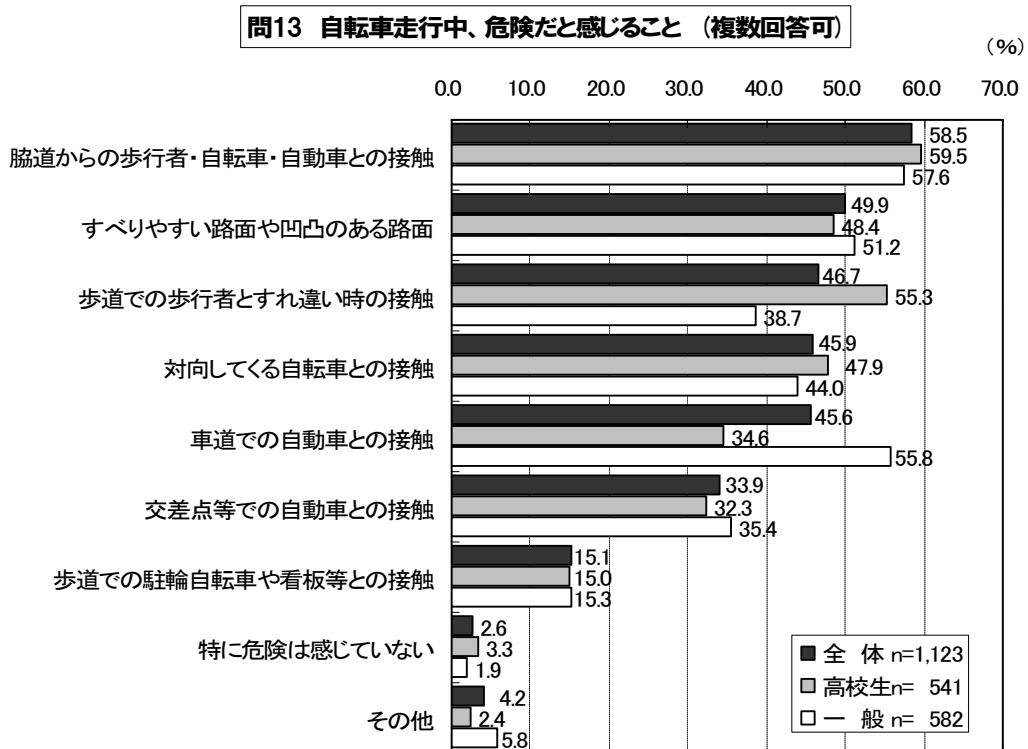
### ■ 自転車走行中、危険だと感じること（複数回答可）

- ・ほとんどの人が自転車走行中、なんらかの危険を感じている。最も多いのは、「脇道からの歩行者・自転車・自動車との接触」である。
- ・一般は、高校生に比べ「車道での自動車との接触」に危険を感じている。
- ・高校生は、一般に比べ、「歩道での歩行者とすれ違いの接触」に危険を感じている。

全体で見ると、「脇道からの歩行者・自転車・自動車との接触」が最も多く約 59%、次いで「すべりやすい路面や凹凸のある路面」、「歩道での歩行者とすれ違い時の接触」、「対向してくる自転車との接触」、「車道での自動車との接触」という順になっている。「特に危険を感じていない」という人はわずか約 2.5%である。

高校生と一般を比較すると、「車道での自動車との接触」は、高校生が約 35%であるのに対し、一般は約 56%と多い。一方、「歩道での歩行者とすれ違いの接触」は、高校生が約 55%であるのに対し、一般は約 39%と少なかった。

「その他」の記述は、「夜間の歩行者」、「無灯火の自転車」、「広がって歩く歩行者」、「速度の速い自転車」、「歩道と車道の段差」、「携帯使用や傘差し」等であった。



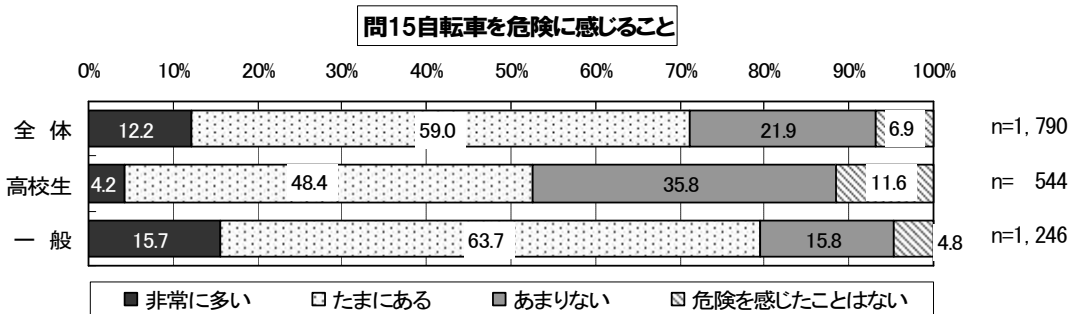
資料：浜松市市民アンケート・高校生アンケート（H23.10～11）

■ 「歩行」している時、自転車を危険に感じること。

・歩行者の立場から、約7割（「非常にある」と「たまにある」）の人が自転車を危険に感じている。

全体で見ると、歩行者として自転車を危険と感じることのある人は「非常に多い」が約12%、「たまにある」が約59%であり、両者を合わせると約71%を占める。

高校生は「非常に多い」、「たまにある」を足すと約53%、一般は約79%であり、高校生に比べ、一般の方が危険に感じるが多くなっている。



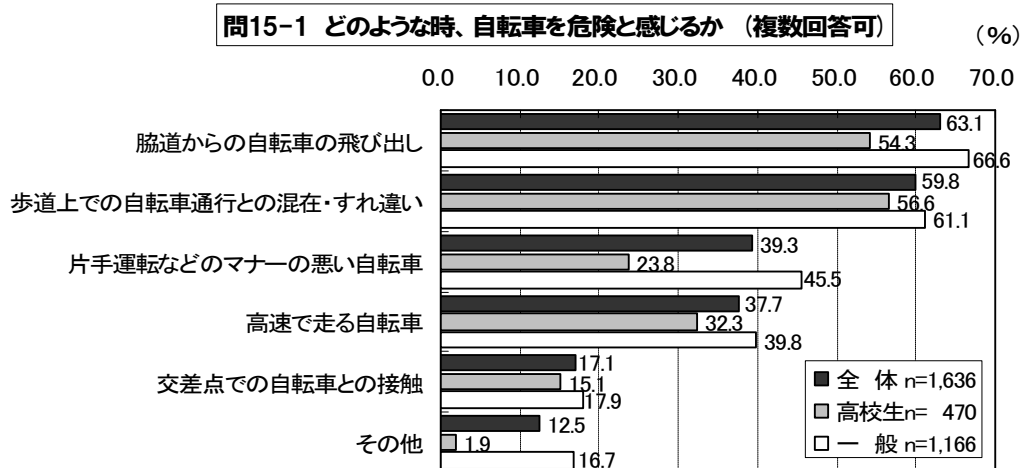
資料：浜松市市民アンケート・高校生アンケート（H23.10～11）

・「脇道からの飛び出し」や「歩道上でのすれ違い」に関して、危険と感じることが多い。

全体で見ると、歩行者として自転車を危険と感じる時は、「脇道からの自転車の飛び出し」（約63%）、「歩道上での自転車通行との混在、すれ違い時」（約60%）が多い。

高校生と一般を比較すると、全体的に一般の方が高いが、「片手運転などのマナーの悪い自転車」はその差が大きい。

「その他」の記述は、「携帯使用」、「ヘッドホン使用」、「並走車」、「無灯火」、「後方からの追い越し」、「二人乗り」、「高齢者のふらつき」、「信号無視」、「右側通行」等であった。

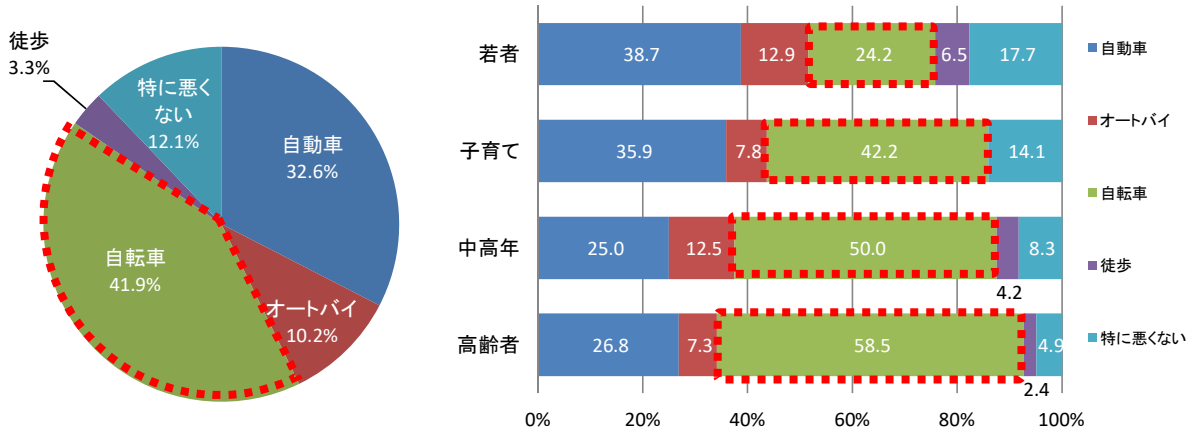


資料：浜松市市民アンケート・高校生アンケート（H23.10～11）

■ 浜松市域において最もマナーが良くないと思う移動手段

・浜松市域において最もマナーが良くないと思う移動手段は「自転車」が最も多い。

浜松市域において最もマナーが良くないと思う移動手段については、「自転車」が約 4 割と最も多い回答となり、次いで「自動車」の約 3 割となっている  
世代別にみると、「自転車」は世代が高くなるにつれて回答割合が高くなっている。



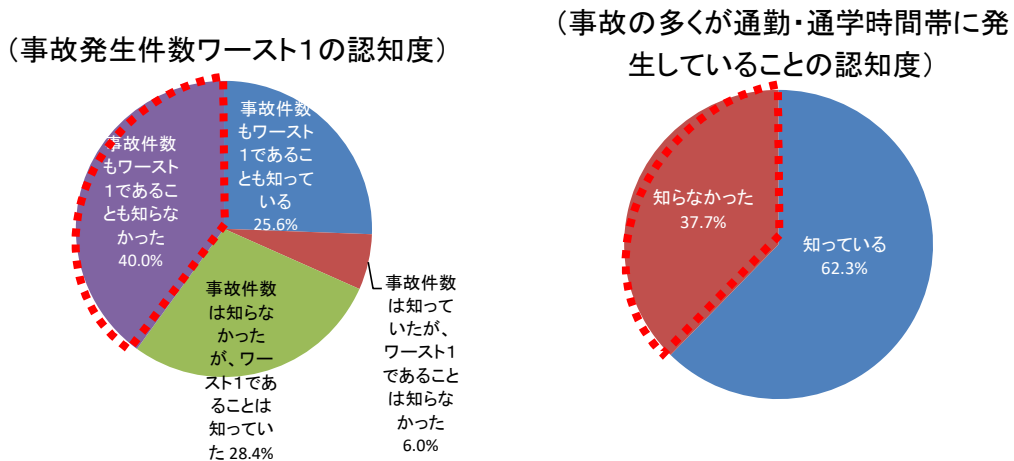
資料：浜松市広聴モニターアンケート調査アンケート (H31.1)

■ 「全政令指定都市中人口 10 万人当たりの人身交通事故発生件数がワースト 1 であること」、「市内の交通事故の多くが通勤・通学時間帯に発生していること」の認知度

・「全政令指定都市中人口 10 万人当たりの人身交通事故発生件数がワースト 1 であること」、「市内の交通事故の多くが通勤・通学時間帯に発生していること」は、約 4 割が認知していない。

全政令指定都市中「人口 10 万人当たりの人身交通事故発生件数」がワースト 1 であることの認知度は、「事故件数もワースト 1 であることも知らなかった」が 4 割と最も多い。

市内の交通事故の多くが通勤・通学時間帯に発生していることの認知度については、約 4 割が「知らない」と回答している。



資料：浜松市広聴モニターアンケート調査アンケート (H31.1)

■ 今後、必要だと思うこと（特に思うもの3つまで回答可）

・「安全に走行できる自転車レーン等、走行空間の確保」が最も自転車施策として望まれている。

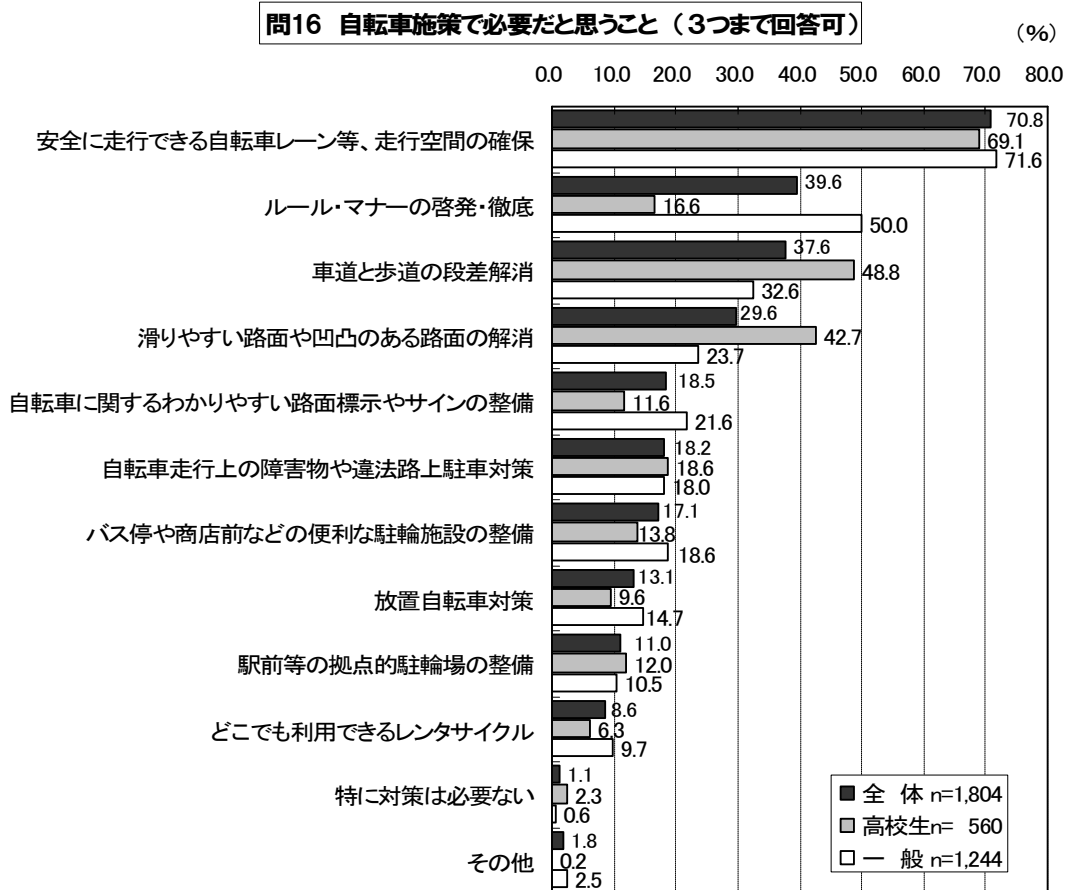
全体でみると、自転車の利便性や安全性を確保する方策について、最も多いのは、「安全に走行できる自転車レーン等、走行空間の確保」である。次いで、「ルール・マナーの啓発・徹底」である。

駐輪対策に比べ、走行空間等に対する項目に、多くの意見が集まった。

「特に対策は必要ない」と答えた人は、全体でみるとわずか約1%であり、多くの人が何らかの自転車施策を望んでいる。

高校生と一般で最も大きな差が見られたのは、高校生の約17%に対して、一般の方が約50%と多くなっている「ルール・マナーの啓発・徹底」であった。

「その他」の記述は、「罰則や取締りの強化」、「通行可否の明確化」、「制限速度規制の導入」、「自転車購入に対しての補助金」等であった。



資料：浜松市市民アンケート・高校生アンケート（H23.10～11）

## ■ 浜松市の今後の交通のあり方（特に思うもの3つまで回答可）

・浜松市の今後の交通のあり方に関しては、「自転車や自動車、バス、鉄道などの交通手段を総合的に使いやすくする」が最も多く約6割であった。

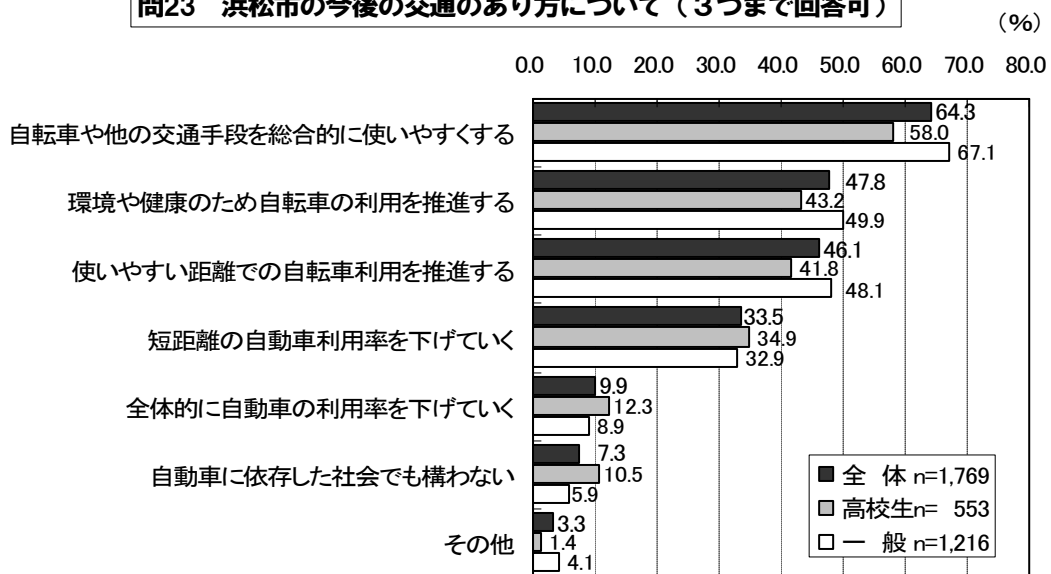
全体で見ると、「全体的に自動車の利用率を下げっていく」との回答は約10%で少なく、自動車に依存した本市では自動車利用率を下げることの難しさの現れであろうと思われる。

一方で、「環境や健康のため自転車の利用を推進する」や「使いやすい距離での自転車利用を推進する」がそれぞれ半数近くを占めることから、自転車を利用して自動車からの転換を促していくことは必要であろうと思われる。また、「自転車や自動車、バス、鉄道などの交通手段を総合的に使いやすくする」が最も多いことから、多様な交通モードを適時適切に選択できる交通環境を整えることが望まれている。

高校生と一般は、ほぼ同様の割合を示している。

「その他」の記述は、「バス・鉄道の利用促進や利便性向上」、「バスや鉄道の車両に自転車を載せるようにする」、「坂道が多いので、自転車の利用拡大は難しい」等であった。

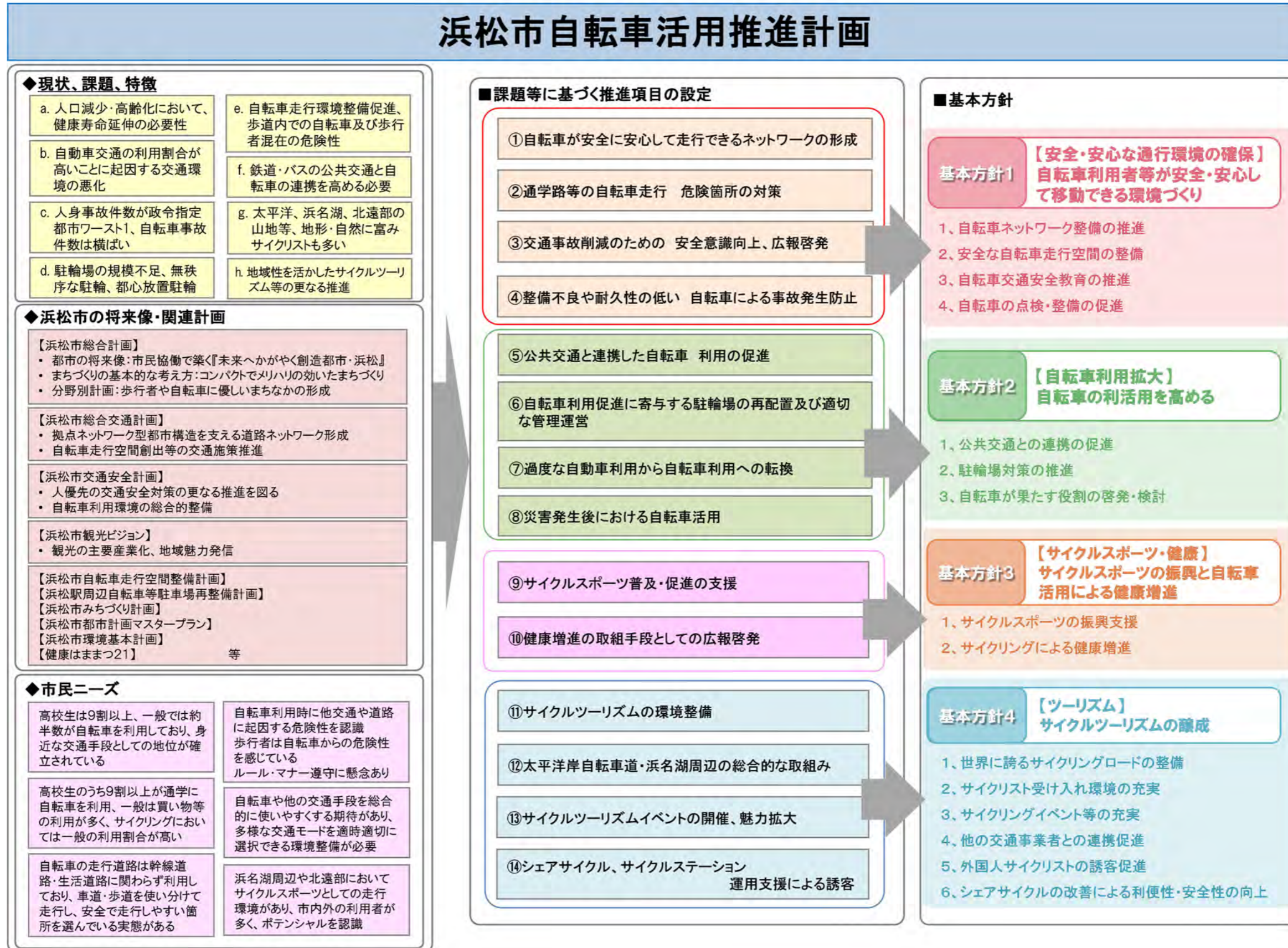
問23 浜松市の今後の交通のあり方について（3つまで回答可）



資料：浜松市市民アンケート・高校生アンケート（H23.10～11）

## 2-2 自転車活用推進計画の基本方針

上位関連計画や、自転車活用に関する現状を踏まえ、浜松市の自転車活用に関する推進項目及び計画の基本方針を以下の通り設定しました。



## 【浜松市の自転車活用における基本理念】 ～自転車をつなぐまち 浜松～

浜松市の自転車活用における基本理念を「自転車をつなぐまち 浜松」とします。  
具体的には、自転車を活用して「市内をつなぐ」、「市内外（国内外）とつなぐ」、「未来へつなぐ」ことを目指します。

表 6 「自転車をつなぐまち」の具体

「市内を」つなぐ	○浜松市内を自転車で安全・快適に移動することができる
「市内外(国内外)と」つなぐ	○サイクルツーリズムを通じて多くの人が浜松市に訪れる、または市外(国外)に出かける
「未来へ」つなぐ	○学生等を中心とした自転車事故が抑制されている ○サイクリングを始めとした運動の習慣が定着し、健康寿命が延伸している ○自動車からの転換が進み、環境負荷が軽減している

また、上記の基本理念の実現に向けた本計画の目標を「自転車が安全・快適に利用できる環境の創出」、「生活・レクリエーションにおける利活用の高揚」と決めました。

### 【計画の目標】

- 自転車が安全・快適に利用できる環境の創出
- 生活・レクリエーションにおける利活用の高揚