

平成 30 年度
自転車保有実態に関する調査
報告書

平成 30 年 10 月

一般財団法人 自転車産業振興協会

本資料の無断転用転載禁止

まえがき

自転車は、環境に優しい交通手段として、買い物や通勤・通学など日常的に利用されるとともに、サイクリングを通じた国民の健康増進、交通混雑の緩和、更には災害時の移動・輸送など幅広い分野で利用されている。このような自転車利用の一層の推進を図るため、平成 29 年 5 月 1 日に自転車活用推進法が施行され、各地方公共団体において地域の実情に応じた自転車活用推進関連施策を策定することとなった。

その際の基礎資料として活用が期待されるのが、当協会が平成 24 年に実施した自転車保有・使用状況に関する都道府県別、世帯特性別、自転車使用者特性別の実態調査結果であるが、当時の調査から 6 年が経過し、その間、少子・高齢化が進んで世帯特性が変化しているため、最新のデータを得るために、平成 30 年 5 月に改めて全国 20,000 世帯を対象にインターネット調査を実施した。

今回の調査は、前回と同じ調査設計としているが、スポーツ車や電動アシスト自転車の利用増加、シェア自転車の登場、地方公共団体における自転車損害保険加入義務化の増加など、自転車を取り巻く環境が変化していることから、調査項目を一部追加・変更している。

本報告書は、自転車の保有台数の推計のほか、どのような世帯・人が、どのように自転車を保有し、利用しているのか、また、自転車にどのような意見を持っているかについてまとめ、さらに、前回調査と比較し、各調査項目がどのように変化、推移したのかを分析をしている。

この調査結果が、自転車の利用促進、自転車によって生じる社会問題解決につながる諸施策立案の際の基礎資料としてはもとより、自転車の商品開発、販売促進など多岐にわたって活用されるのであれば幸いである。

終わりに、今回の調査のために設置した「自転車保有実態に関する調査委員会」の杉山委員長をはじめ委員各位並びに調査分析をお願いした株式会社アイスタットに対して、深く感謝の意を表すものである。

平成 30 年 10 月

一般財団法人自転車産業振興協会
会長 野澤 隆寛

平成 30 年度 自転車保有実態に関する調査委員会名簿

[委員長]	杉山 高一	統計科学研究所 所長
[委員]	立石 憲彰	学識経験者
	難波 秀樹	一般社団法人自転車協会 業務部長
	佐藤 成美	日本自転車軽自動車商協同組合連合会 事務局長
	大島 武巳	一般財団法人日本自転車普及協会 事務局長

(敬称略、順不同)

[事務局] 一般財団法人自転車産業振興協会

目次

第1章 調査実施の概要	1
§1 標本設計	1
1. 背景	1
2. 調査目的	1
3. 把握内容	1
4. 調査設計	2
5. 実施時期	2
6. 調査機関	2
§2 サンプルサイズ集計方法	3
1. 保有台数の推計対象地域	3
2. サンプルサイズ	3
3. 213地域別家族人数別回収世帯数と母集団の213地域別世帯人員別世帯数	5
4. 集計方法と母集団補正集計のためのウエイト値	6
第2章 調査結果の要約	7
第3章 調査結果の概要	21
§1 自転車保有台数	21
1. 世帯保有率、保有台数分布、1世帯当たり平均保有台数	21
2. 使用頻度別保有台数	27
3. 自転車非保有理由	33
4. 世帯廃棄率、廃棄台数分布、1世帯当たり平均廃棄台数	40
§2 自転車の概要	46
1. 自転車の使用者特性	46
2. 自転車車種別の使用者特性	49
3. 車種	51
4. 購入時期	56
5. 入手方法	61
6. 購入理由	66
7. 購入先	71
8. 購入価格	77
9. 使用意向年数・使用想定年数	85
10. 保有年数の推計	91
§3 自転車の使用状況	97
1. 使用用途	97
2. 通勤・通学での自転車置き場	104
3. 使用頻度	109
4. 最後に使ったのは何ヵ月前	114
5. 1日の使用時間	119
6. 点検・整備の有無	125
7. 点検・整備の間隔	130
8. 防犯登録の有無	135
9. 自動点灯ライトの有無	140

10. 自転車損害保険加入の有無	143
11. シェア自転車の利用有無	146
§ 4 廃棄・譲渡・紛失した自転車の概要・使用状況	149
1. 廃棄・譲渡・紛失した自転車の種類	149
2. 廃棄・譲渡・紛失した自転車の入手方法	153
3. 廃棄・譲渡・紛失した自転車の処分方法	156
4. 廃棄・譲渡・紛失した時の状態	159
5. 廃棄・譲渡・紛失した自転車の時期	162
6. 廃棄・譲渡・紛失した自転車の使用期間	163
§ 5 自転車についての意見	169
1. 自転車についての意見	169
2. 自転車に対する意見の類似度ポジショニングマップ	172
3. 自転車使用者のセグメンテーションの名称と規模	174
4. 回答者属性別の自転車使用者セグメンテーション	175
5. 回答者居住地別の自転車使用者セグメンテーション	176
6. 回答者使用自転車別の自転車使用者セグメンテーション	178
第 4 章 自転車保有台数の推計	179
§ 1 自転車の新車購入台数	179
1. 世帯における自転車の購入台数・購入予定台数	179
2. 購入予定世帯の割合、1 世帯当たり購入予定台数	183
3. 自転車購入予定理由	188
§ 2 自転車の廃棄台数	192
1. 世帯における自転車の廃棄台数・廃棄予定台数	192
2. 廃棄予定世帯の割合、1 世帯当たり廃棄予定台数	198
3. 自転車廃棄予定理由	204
§ 3 平成 30 年・31 年自転車保有台数の推計	206
1. 標本における自転車保有台数の推計	206
2. 母集団における自転車保有台数の推計	209
3. 地域別自転車保有台数の推計	212
4. 自転車保有台数の時系列推移及び予測	215
《付表 1》 213 地域別・14 大都市別・都道府県別サンプルサイズ	217
《付表 2》 213 地域別・14 大都市別・都道府県別 「家族人数別回収世帯数」と「母集団の世帯人員別世帯数」	222
《付表 3》 213 地域別・14 大都市別・都道府県別 「家族人数別母集団補正世帯数」と「ウエイト値」	227
《付表 4》 13 地域別・14 大都市別・都道府県別の保有台数と世帯数	232
《付表 5》 都道府県別普通免許取得有無、自動車保有有無、運転有無のデータ	236
《付表 6》 世帯特性（母集団補正/標本）	237
《付表 7》 使用者特性（母集団補正/標本）	238
「自転車保有実態に関する調査」調査票	240

第1章 調査実施の概要

§1 標本設計

1. 背景

平成24年度に、自転車の利用促進、自転車によって生じる社会問題の解決につながる諸施策立案の際の基礎資料、更に自転車の商品開発・販売促進などへの活用を目的として、自転車保有実態調査を実施した。

しかしながら、平成24年の調査から6年が経過しており、当時より少子・高齢化が進み、一方でスポーツ車や電動アシスト自転車が増加するなど、自転車を取り巻く環境も変化している。

また、平成29年5月1日に自転車活用推進法が施行された。同法において、自転車による交通が、二酸化炭素等の環境に影響を及ぼす物質を排出せず、災害時においても機動的であるなど自転車の特性を高く評価したうえで、国民の健康の増進および交通混雑の緩和による経済的社会的な効果をもたらすとされている。これにより、各地方公共団体は地域の実情に応じた自転車活用推進関連施策を策定し、実施することになった。

都道府県別、世帯特性別、自転車利用者特性別に自転車保有・使用状況の実態の調査を行い、それを基に自転車保有台数を都道府県及び主要都市別に推計する本調査報告書は、その際に基礎的資料として活用されることが期待される。

2. 調査目的

再度自転車保有実態に関する調査を実施し、最新の結果を提供し、どのような世帯・人が、どのように自転車を保有、利用しているのかを明らかにする。

過去の調査結果及び国勢調査を適用し、平成20年～35年までの自転車保有台数の時系列推移を把握する。

これらの結果を、各地方公共団体をはじめ、自転車関連企業、関係各方面に広く活用していただくことを目的とする。

3. 把握内容

- ① 世帯特性別、自転車利用者特性別の自転車保有・使用状況
- ② 平成30年・平成31年 都道府県別自転車保有台数の推計
- ③ 平成30年・平成31年 主要都市別自転車保有台数の推計
- ④ 全国における平成20年～35年自転車保有台数

4. 調査設計

- ① 調査地域 : 全国
- ② 母集団 : 一般世帯 (53,332千世帯)

世帯分類	(千世帯)	
総世帯	53,449	100.0%
一般世帯	53,332	99.8%
単独世帯	18,418	34.5%
複数世帯	34,914	65.3%
施設等世帯	117	0.2%

☞ 平成27年(2015年)国勢調査結果

- ③ サンプルサイズ : 20,000 世帯
- ④ 調査回答者 : 18才~79才
- ⑤ 調査方法 : インターネット調査
- ⑥ 標本台帳 : 楽天リサーチ株式会社の約230万人モニター
- ⑦ サンプル抽出方法 : 層別無作為抽出法

5. 実施時期

平成30年(2018年)5月23日~5月29日

6. 調査機関

株式会社アイスタット <http://www.istat.co.jp/>

集計結果についての注意点

- 【1】 本報告書の集計結果は母集団補正集計のため、小数点付きデータであり、四捨五入で表記する。その結果、表記上の数値と計算値が一致しない場合がある。
(母集団補正集計については P6 参照)
- 【2】 小数点付きデータを四捨五入する際に、切り上げる位によって見た目の数値が一致しない場合がある。
(例) 1.045 を小数点第3位で四捨五入すると 1.05 となる。
1.045 を小数点第2位で四捨五入すると 1.0 となる。(1.1 とはならない)

§2 サンプルサイズ集計方法

1. 保有台数の推計対象地域

- ① 47都道府県
- ② 主要都市

県庁所在地の都市、および世帯数が70,000（世帯）以上の109都市について推計する。

2. サンプルサイズ

世帯数が70,000（世帯）以上の「市109」、「区59」、これに該当しない「その他45」、計213地域を対象とし、サンプルサイズを設定した。

楽天リサーチ株式会社からの回収世帯数は下表の通りである。

母集団補正世帯数は回収世帯数20,000（世帯）に母集団構成比を乗じ算出した。

No	全国	楽天リサーチ モニター数	サンプルサイズ									母集団			
			設定数(世帯)			回収世帯数(世帯)			母集団補正世帯数 (世帯)			一般世帯数(千世帯)			全世帯 構成 比率
			単身 世帯数	複数 世帯数	全世帯	単身 世帯数	複数 世帯数	全世帯	単身 世帯数	複数 世帯数	全世帯	単身 世帯数	複数 世帯数	全世帯	
		2,213,470	6,001	13,999	20,000	5,977	14,023	20,000	6,918	13,082	20,000	18,418	34,914	53,332	100%
1	北海道 札幌市	45,700	60	140	200	60	140	200	141	205	346	375	545	920	1.726%
2	北海道 函館市	4,600	15	35	50	15	35	50	18	28	46	48	75	124	0.232%
3	北海道 その他	49,100	135	315	450	135	315	450	182	341	524	486	909	1,394	2.614%
4	青森県 青森市	5,100	30	70	100	30	70	100	14	30	44	38	79	118	0.221%
5	青森県 その他	14,100	60	140	200	60	140	200	43	104	147	115	276	391	0.734%
40	東京都 世田谷区	21,100	15	35	50	15	35	50	87	87	174	231	232	463	0.869%
41	東京都 練馬区	16,000	15	35	50	15	35	50	52	74	127	140	198	338	0.633%
42	東京都 大田区	15,600	15	35	50	15	35	50	71	68	139	189	182	371	0.695%
:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
61	東京都 八王子市	10,700	15	35	50	15	35	50	37	58	95	98	155	253	0.474%
62	東京都 町田市	8,800	15	35	50	15	35	50	25	45	70	66	121	186	0.350%
63	東京都 府中市	5,300	15	35	50	15	35	50	19	26	45	51	69	119	0.224%
64	東京都 調布市	5,000	15	35	50	15	35	50	19	21	40	50	61	110	0.207%
65	東京都 その他	51,700	75	175	250	75	175	250	179	282	461	476	752	1,228	2.303%
66	神奈川県 横浜市 港北区	8,010	9	21	30	9	21	30	26	35	61	70	93	163	0.306%
67	神奈川県 横浜市 青葉区	6,960	9	21	30	9	21	30	13	34	47	36	89	125	0.235%
:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
76	神奈川県 横浜市 その他	23,940	15	35	50	15	35	50	73	125	199	195	334	529	0.992%
:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
90	神奈川県 大和市	4,600	15	35	50	15	35	50	14	23	37	36	66	102	0.191%
91	神奈川県 厚木市	4,100	15	35	50	15	35	50	13	23	36	34	62	96	0.179%
92	神奈川県 その他	23,800	45	105	150	45	105	150	65	153	218	174	407	581	1.089%
:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
117	愛知県 名古屋 緑区	5,270	9	21	30	9	21	30	9	26	36	25	70	95	0.178%
118	愛知県 名古屋 中川区	4,590	9	21	30	9	21	30	13	20	34	35	60	95	0.179%
119	愛知県 名古屋 その他	41,240	42	98	140	42	98	140	145	180	325	386	480	866	1.625%
:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
124	愛知県 春日井市	6,430	15	35	50	15	35	50	14	33	47	37	87	124	0.233%
125	愛知県 その他	61,780	90	210	300	90	210	300	136	343	479	363	913	1,276	2.392%
135	大阪府 大阪市 平野区	2,320	9	21	30	9	21	30	13	21	33	34	55	89	0.167%
136	大阪府 大阪市 その他	64,020	51	119	170	51	119	170	234	241	475	623	641	1,264	2.369%
:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
146	大阪府 岸和田市	3,420	15	35	50	15	35	50	8	21	28	20	55	75	0.141%
147	大阪府 その他	46,460	45	105	150	45	105	150	106	246	352	281	655	936	1.755%
210	鹿児島県 鹿児島市	8,040	30	70	100	30	70	100	39	62	101	105	165	270	0.506%
211	鹿児島県 その他	8,930	60	140	200	60	140	200	57	113	170	152	300	453	0.849%
212	沖縄県 那覇市	4,690	30	70	100	30	70	100	19	31	51	52	84	135	0.254%
213	沖縄県 その他	11,980	60	140	200	60	140	200	49	111	159	129	294	424	0.795%

☞ 詳細は巻末の付表1参照

☞ 母集団補正世帯数(世帯) = 回収世帯数 20,000(世帯) × 母集団構成比

☞ 平成27年(2015年)国勢調査結果

世帯特性格、地域別、都道府県別の回収世帯数、母集団補正世帯数を示す。

母集団補正世帯数は第1章 § 2-4 で示すウエイト値を用い母集団補正集計を行った結果である。

世帯特性		回収 世帯数 (世帯)	母集団 補正 世帯数 (世帯)		回収 世帯数 (世帯)	母集団 補正 世帯数 (世帯)
全国		20,000	20,000	北海道	700	916
家族人数	1人	5,977	6,918	青森県	300	191
	2人	6,089	5,588	岩手県	300	184
	3人	3,889	3,518	宮城県	400	354
	4人	2,730	2,655	秋田県	300	146
	5人以上	1,315	1,321	山形県	300	147
ライフ ステージ	1人/青年(30才以下)	493	582	福島県	300	274
	1人/壮年(31~45才)	1,796	2,087	茨城県	400	422
	1人/中年(46~60才)	2,624	3,035	栃木県	300	286
	1人/老年(61才以上)	1,064	1,214	群馬県	300	290
	2人/若夫婦(30才以下)	142	131	埼玉県	800	1,115
	2人/熟年夫婦(31~60才)	2,453	2,262	千葉県	700	974
	2人/老夫婦(61才以上)	2,135	1,939	東京都	1500	2,509
	親子/育児期	1,464	1,385	神奈川県	1100	1,483
	親子/義務教育期	1,445	1,434	新潟県	400	318
	親子/高等教育期	998	997	富山県	300	147
	親子/子独立期	1,859	1,719	石川県	300	170
	三世代/子孫教育期	316	309	福井県	300	105
	三世代/子孫独立期	258	227	山梨県	300	124
	その他	2,953	2,680	長野県	300	302
	世帯主職業	企業の勤め人もしくは公務員	11,053	11,221	岐阜県	300
自由業・自営業・企業経営者		2,914	2,882	静岡県	600	533
パート・アルバイト		1,136	1,172	愛知県	800	1,147
年金生活者・退職者		2,861	2,723	三重県	300	270
その他		2,036	2,001	滋賀県	300	202
世帯主年齢	30才代以下	3,237	3,370	京都府	400	430
	40才代	4,816	4,968	大阪府	900	1,468
	50才代	5,278	5,310	兵庫県	700	864
	60才代以上	6,669	6,353	奈良県	300	199
住居形態	一戸建て	11,570	10,499	和歌山県	300	147
	集合住宅	8,430	9,501	鳥取県	300	81
自動車保有 有無	ある	16,153	14,974	島根県	300	99
	ない	3,847	5,026	岡山県	300	290
50ccバイク 保有有無	ある	1,868	1,736	広島県	400	454
	ない	18,132	18,264	山口県	300	224
自動車運転 免許有無	取得している	18,359	18,124	徳島県	300	115
	取得していない	1,347	1,544	香川県	300	149
	取得していたが、返納した	294	331	愛媛県	300	222
自動車の 運転	する	16,140	15,292	高知県	300	119
	しない(ペーパードライバー)	2,219	2,832	福岡県	600	823
都市規模	14大都市	3,600	5,626	佐賀県	300	113
	20万世帯以上	1,740	1,942	長崎県	300	210
	10万世帯以上	4,250	2,954	熊本県	300	264
	7万世帯以上	1,200	637	大分県	300	182
	その他	9,210	8,841	宮崎県	300	173
ブロック	北海道	700	916	鹿児島県	300	271
	東北	1,900	1,296	沖縄県	300	210
	北関東	1,000	998			
	南関東	4,100	6,081			
	北陸	900	421			
	甲信越	1,000	745			
	東海	2,000	2,233			
	関西	2,900	3,310			
	中国	1,600	1,149			
	四国	1,200	605			
九州	2,700	2,247				
				14大都市		
				札幌市	名古屋市	
				仙台市	京都市	
				さいたま市	大阪市	
				千葉市	神戸市	
				東京区部	広島市	
				横浜市	福岡市	
				川崎市	北九州市	

3. 213 地域別家族人数別回収世帯数と母集団の 213 地域別世帯人員別世帯数

213 地域別家族人数別の回収世帯数を示す。

母集団における平成 30 年（2018 年）の 213 地域別世帯人員別世帯数を示す。

No.	全国	213地域別 家族人数別 回収世帯数(世帯)						母集団の213地域別 世帯人数別 世帯数(千世帯)					
		1人	2人	3人	4人	5人以上	計	1人	2人	3人	4人	5人以上	計
		5,977	6,089	3,889	2,730	1,315	20,000	18,418	14,877	9,365	7,069	3,603	53,332
1	北海道/札幌市	60	76	39	18	7	200	375	272	150	94	29	920
2	北海道/函館市	15	17	13	3	2	50	48	40	20	11	4	124
3	北海道/その他	135	155	88	47	25	450	486	470	228	145	65	1,394
4	青森県/青森市	30	37	17	12	4	100	38	34	22	15	8	118
5	青森県/その他	60	54	38	33	15	200	115	114	73	50	40	391
40	東京都/世田谷区	15	14	10	10	1	50	231	106	68	47	11	463
41	東京都/練馬区	15	13	14	6	2	50	140	90	54	41	12	338
42	東京都/大田区	15	14	14	6	1	50	189	83	52	36	11	371
:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
61	東京都/八王子市	15	14	11	9	1	50	98	66	43	33	13	253
62	東京都/町田市	15	13	5	10	7	50	66	52	34	27	9	186
63	東京都/府中市	15	13	11	6	5	50	51	29	20	15	5	119
64	東京都/調布市	15	20	8	7	0	50	50	27	17	13	3	110
65	東京都/その他	75	82	50	32	11	250	476	329	211	159	53	1,228
66	神奈川県/横浜市 港北区	9	6	4	10	1	30	70	41	27	20	5	163
67	神奈川県/横浜市 青葉区	9	6	8	6	1	30	36	35	27	22	5	125
:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
76	神奈川県/横浜市 その他	15	13	13	3	6	50	195	150	94	69	21	529
:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
90	神奈川県/大和市	15	14	13	8	0	50	36	28	19	14	5	102
91	神奈川県/厚木市	15	16	11	4	4	50	34	25	17	14	6	96
92	神奈川県/その他	45	47	23	26	9	150	174	174	111	84	37	581
117	愛知県/名古屋市 緑区	9	15	4	1	1	30	25	27	19	17	6	95
118	愛知県/名古屋市 中川区	9	11	7	3	0	30	35	26	16	13	6	95
119	愛知県/名古屋市 その他	42	34	32	22	10	140	386	215	131	97	38	866
:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
124	愛知県/春日井市	15	15	8	8	4	50	37	36	24	20	8	124
125	愛知県/その他	90	100	46	37	27	300	363	339	241	214	119	1,276
135	大阪府/大阪市 平野区	9	9	5	6	1	30	34	25	14	11	5	89
136	大阪府/大阪市 その他	51	55	36	24	4	170	623	309	169	118	44	1,264
:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
146	大阪府/岸和田市	15	9	8	13	5	50	20	22	14	12	6	75
147	大阪府/その他	45	42	34	21	8	150	281	276	174	144	61	936
210	鹿児島県/鹿児島市	30	29	26	13	2	100	105	77	43	31	13	270
211	鹿児島県/その他	60	55	45	27	13	200	152	156	72	47	26	453
212	沖縄県/那覇市	30	19	25	17	9	100	52	34	22	16	11	135
213	沖縄県/その他	60	56	39	23	22	200	129	109	78	59	49	424

☞ 詳細は巻末の付表2参照

☞ 平成27年(2015年)国勢調査結果

ブロック別

北海道	北海道
東北	青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県
北関東	茨城県、栃木県、群馬県
南関東	埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県
北陸	富山県、石川県、福井県
甲信越	新潟県、山梨県、長野県
東海	岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
関西	滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
中国	鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
四国	徳島県、香川県、愛媛県、高知県
九州	福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県

4. 集計方法と母集団補正集計のためのウエイト値

当調査の集計方法は下記に示すウエイト値を用いての母集団補正集計とする。

ウエイト値算出の手順

- ① 「母集団の世帯人員別世帯数」の構成比を算出し、回収世帯数20,000（世帯）に乘じ、「母集団補正世帯数」を算出する。
- ② 求められた「母集団補正世帯数」を前ページで示した「家族人数別回収世帯数」で割り、ウエイト値を算出する。

母集団補正集計

各サンプルについて213地域、家族人数を調べ、このサンプルが該当するウエイト値を下表より検索する。各サンプルのデータに検索されたウエイト値を乘じ集計する。

<例>「北海道/札幌市 3人」の回収世帯数は39、本来56なければならないので、これに該当するサンプルのデータは、ウエイト値 1.44 (56÷39) を乘じ集計する。

「北海道/その他 1人」の回収世帯数は135、本来182でなければならないので、これに該当するサンプルのデータは、ウエイト値 1.35 (182÷135) を乘じ集計する。

No.	全国	213地域別 家族人数別					母集団補正世帯数(世帯)		ウエイト値					
		1人	2人	3人	4人	5人以上	計	1人	2人	3人	4人	5人以上	計	
		6,918	5,588	3,518	2,655	1,321	20,000	1.16	0.92	0.90	0.97	1.00	1.00	
1	北海道/札幌市	141	102	56	35	11	346	2.35	1.34	1.44	1.97	1.58	1.73	
2	北海道/函館市	18	15	7	4	2	46	1.21	0.89	0.57	1.38	0.80	0.93	
3	北海道/その他	182	177	86	54	24	524	1.35	1.14	0.97	1.16	0.98	1.16	
4	青森県/青森市	14	13	8	5	3	44	0.48	0.35	0.49	0.45	0.76	0.44	
5	青森県/その他	43	43	28	19	15	147	0.72	0.79	0.72	0.57	0.99	0.74	
40	東京都/世田谷区	87	40	26	18	4	174	5.79	2.85	2.56	1.77	3.95	3.48	
41	東京都/練馬区	52	34	20	16	5	127	3.49	2.61	1.45	2.59	2.28	2.54	
42	東京都/大田区	71	31	20	14	4	139	4.74	2.23	1.39	2.26	4.00	2.79	
:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	
61	東京都/八王子市	37	25	16	13	5	95	2.45	1.77	1.46	1.39	4.85	1.90	
62	東京都/町田市	25	19	13	10	3	70	1.64	1.49	2.53	1.00	0.47	1.40	
63	東京都/府中市	19	11	7	6	2	45	1.27	0.83	0.68	0.97	0.37	0.90	
64	東京都/調布市	19	10	6	5	0	40	1.25	0.51	0.81	0.69	1.00	0.80	
65	東京都/その他	179	123	79	60	20	461	2.38	1.51	1.59	1.86	1.81	1.85	
66	神奈川県/横浜市 港北区	26	15	10	8	2	61	2.92	2.57	2.56	0.76	1.85	2.05	
67	神奈川県/横浜市 青葉区	13	13	10	8	2	47	1.49	2.21	1.25	1.38	1.99	1.57	
:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	
76	神奈川県/横浜市 その他	73	56	35	26	8	199	4.89	4.34	2.71	8.59	1.33	3.97	
:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	
90	神奈川県/大和市	14	11	7	5	0	37	0.90	0.76	0.54	0.65	1.00	0.73	
91	神奈川県/厚木市	13	10	6	5	2	36	0.84	0.59	0.59	1.27	0.55	0.72	
92	神奈川県/その他	65	65	42	32	14	218	1.45	1.39	1.82	1.21	1.55	1.45	
117	愛知県/名古屋市 緑区	9	10	7	6	2	36	1.05	0.69	1.82	6.36	2.32	1.19	
118	愛知県/名古屋市 中川区	13	10	6	5	0	34	1.47	0.88	0.86	1.59	1.00	1.12	
119	愛知県/名古屋市 その他	145	81	49	36	14	325	3.45	2.37	1.53	1.65	1.42	2.32	
:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	
124	愛知県/春日井市	14	14	9	7	3	47	0.92	0.90	1.10	0.93	0.76	0.93	
125	愛知県/その他	136	127	91	80	45	479	1.51	1.27	1.97	2.17	1.66	1.60	
135	大阪府/大阪市 平野区	13	10	5	4	2	33	1.43	1.06	1.07	0.66	1.69	1.11	
136	大阪府/大阪市 その他	234	116	63	44	17	475	4.59	2.11	1.76	1.85	4.18	2.79	
:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	
146	大阪府/岸和田市	8	8	5	5	2	28	0.51	0.91	0.67	0.36	0.48	0.56	
147	大阪府/その他	106	104	65	54	23	352	2.35	2.47	1.93	2.57	2.86	2.34	
210	鹿児島県/鹿児島市	39	29	16	12	5	101	1.32	0.99	0.63	0.91	2.43	1.01	
211	鹿児島県/その他	57	58	27	18	10	170	0.95	1.06	0.60	0.65	0.75	0.85	
212	沖縄県/那覇市	19	13	8	6	4	51	0.65	0.67	0.34	0.36	0.46	0.51	
213	沖縄県/その他	49	41	29	22	18	159	0.81	0.73	0.75	0.97	0.83	0.80	

☞ 詳細は巻末の付表3参照

第2章 調査結果の要約

《要約1》 自転車の保有実態、処分実態

世帯保有率、台数分布、1世帯当たり平均保有台数

対象世帯（単身世帯含む）20,000世帯に、自転車の保有有無・保有台数を聞き、自転車の世帯保有率、保有台数別の度数分布（相対度数）、1世帯当たり平均保有台数を算出した。

対象世帯での自転車保有世帯は13,251世帯で、全世帯に占める割合（保有率）は66.3%である。保有台数は24,480台で、保有台数の分布は、「1台」が36.1%、「2台」15.9%、「3台」7.5%、「4台以上」6.7%である。

全世帯における1世帯当たり平均保有台数は1.22台、保有世帯では1.85台である。

家族人数が多い世帯ほど保有率は高くなり「1人」は50.3%、「5人以上」89.6%である。

ライフステージ別では“親子”や“三世代”が75%を超え高い保有率である。

都市規模別の保有率は、「7万世帯以上」が71.9%と高い。

☞ 第3章 §1-1 (P21～) 参照

使用頻度別保有台数

使用頻度別に区分してみると、「常時使用しているもの」が51.8%とほぼ半数を占める。これに「時々使用しているもの」25.0%を合わせた“使用中自転車”は76.8%で8割近くを占める。「処分待ちのもの」は5.7%である。

☞ 第3章 §1-2 (P26～) 参照

自転車非保有理由

自転車非保有6,749世帯の保有しない理由は、「使い道、必要性がない」が複数回答では60.1%の6割、単数回答では48.3%で半数近くを占める。次に「バイクや自動車ですむから」の複数回答では21.6%、単数回答では17.8%、「公共交通機関ですむから」の複数回答では19.3%、単数回答では11.4%と続く。

単数回答を世帯特性別で見ると、「使い道、必要性がない」は家族人数が多い世帯、ライフステージ別では「三世代/子孫教育期」「三世代/子孫独立期」が他世帯に比べ高い。

「バイクや自動車ですむから」は当然であるが「自動車保有有無 ある」、「50cc バイク保有有無 ある」の世帯で高い。

☞ 第3章 §1-3 (P31～) 参照

世帯廃棄率、廃棄台数分布、1世帯当たり平均廃棄台数

対象世帯（単身世帯含む）20,000世帯に自転車の廃棄台数を聞き、自転車の台数別の度数分布（相対度数）、1世帯当たり平均台数を算出した。

対象世帯での廃棄世帯は2,794世帯で、全世帯に占める割合（廃棄率）は14.0%である。ここ3年間で20世帯に3世帯が自転車を廃棄している。

全世帯における過去3年以内の廃棄台数は3,889台で、1世帯当たり平均廃棄台数は0.19台、廃棄世帯では1.39台である。

家族人数が多い世帯ほど廃棄率は高くなり、「1人」は9.1%、「5人以上世帯」は22.1%である。

ライフステージ別では「親子/義務教育期」の26.2%が最も高い。次に「親子/高等教育期」の24.4%と続く。

☞ 第3章 §1-4 (P38～) 参照

《要約 2》 使用自転車の概要・使用状況

自転車の使用者特性

対象世帯 20,000 世帯における 24,480 台の保有自転車のうち、世帯の中で一番新しいものから 4 台までについて聞いた。

使用者の性別は、「男性」が 57.1%で「女性」の 42.9%を 14 ポイントほど上回っている。

使用者年齢別では、「60 才代以上」が 21.3%を占めた。次に「40 才代」20.2%、「50 才代」18.8%、「30 才代」13.1%、「10 才以上」が 12.7%と続く。「20 才代」は 8.2%、「9 才以下」は 5.8%である。平均年齢を算出すると 42.5 才となった。

使用者続柄別では、「世帯主」が 46.0%を占め、次に「子ども」の 27.8%、「配偶者」21.6%と続く。

使用者職業・就学分類別では、「企業の勤め人・公務員」が 35.8%を占めた。次に「専業主婦」の 11.0%、以下「パート・アルバイト」10.6%、「自由業・自営業・企業経営者」9.1%と続く。

☞ 第 3 章 § 2-1 (P43～) 参照

車種

最も多い車種は「シティ車（軽快車）」で 59.0%と約 6 割を占めている。他車種は 10%を下回っている。

「子供車」と「幼児車」を合わせると 9.0%、「マウンテンバイク」と「スポーツ車」を合わせると 14.0%である。

使用者特性別の各車種の割合を比較すると、「シティ車（軽快車）」は「女性」「20 才代」「祖父母・父母」「大学・短大・専門学校」が他使用者に比べ割合が高い。「スポーツ車」は「男性」「世帯主」「自由業・自営業・企業経営者」、「折りたたみ車」は「40 才代」「世帯主」「自由業・自営業・企業経営者」が他使用者を上回っている。

☞ 第 3 章 § 2-3 (P48～) 参照

購入時期

使用者の購入時期は、「1 年前未満」が 5.7%、「1 年前」が 9.1%、「2 年前」9.6%、「3 年前」9.1%と最近 4 年間の購入が 33.5%で約 3 割を占める。

購入年の選択肢に階級値を定め、平均使用年数を算出すると 6.57 年となった。

車種別の平均使用年数では、「マウンテンバイク」が 7.32 年と最も長く、次に「折りたたみ車」7.28 年、「シティ車（軽快車）」の 6.84 年が続く。

☞ 第 3 章 § 2-4 (P53～) 参照

入手方法

自転車の入手方法は、「新車を買った」が 84.3%と大半を占めており、次いで「中古をもらった」7.3%、「中古を買った」4.5%、「新車をもらった」3.9%となっている。

車種別では、「新車を買った」は「電動アシスト車のシティ車（軽快車）」が 88.2%と多く、次に「シティ車（軽快車）」86.6%、「電動アシスト車の幼児同乗車」86.5%と続く。「中古をもらった」は「幼児車」、「新車をもらった」は「折りたたみ車」が他車種に比べ高い。

使用者特性別の入手方法を比較すると、「新車を買った」は「10才代」「子ども・孫」「高校生」が他使用者に比べ高い。「中古をもらった」は「9才以下」「未就学児」、「新車をもらった」は「未就学児」が他使用者を上回っている。

☞ 第3章 §2-5 (P58～) 参照

購入理由

使用車の購入理由は、「乗りたくなった」が 32.4%と最も高い。「前の自転車が壊れた」が 20.7%、「家族の中に新たに乗る人が出てきた」と「古くなった」がほぼ同じ割合の 18%～19%と続く。「前の自転車が壊れた」と「古くなった」は耐用年数を越えたと考えられるケース（以下“耐用年数超”）で、合わせて 38.9%を占めている。

入手方法別では、「家族の中に新たに乗る人が出てきた」では「中古をもらった」、「盗まれた」では「中古を買った」が他の入手方法を上回っている。

車種別では「乗りたくなった」は「スポーツ車」、「家族の中に新たに乗る人が出てきた」は「幼児車」と「子供車」、「耐用年数超」は「シティ車（軽快車）」が他車種に比べ高い。

☞ 第3章 §2-6 (P63～) 参照

購入先

入手方法で「新車を買った」または「中古を買った」と回答した 21,041 人の購入先は、「街の自転車店」が 35.0%と最も高い。次に「大型自転車専門店」17.6%、「ホームセンター」15.3%と続く。「インターネット販売」は 10.1%で 1割である。

入手方法別では、「大型自転車専門店」「ホームセンター」「スーパー・ショッピングセンター」は「新車を買った」が「中古を買った」を上回り、「街の自転車店」「インターネット販売」「ディスカウントストア・雑貨店」は「中古を買った」の方が上回っている。

車種別では、「大型自転車専門店」は「電動アシスト車の幼児同乗車」、「ホームセンター」は「シティ車（軽快車）」、「スーパー・ショッピングセンター」は「幼児車」、「インターネット販売」は「折りたたみ車」が他車種に比べ高い。

☞ 第3章 §2-7 (P68～) 参照

購入価格

入手方法で「新車を買った」または「中古を買った」を回答した21,041人の購入価格は、「1万円未満」が10.6%、「1万円台」34.1%、「2万円台」20.2%と、「2万円台以下」が64.9%である。

「10万円以上」の高額な自転車の割合は7.4%である。

購入価格の選択肢に階級値を定め、平均購入価格を算出すると3.48万円となった。

車種別の平均購入価格では、「電動アシスト車のスポーツ車」が10.58万円と最も高く、次に「電動アシスト車の幼児同乗車」が10.52万円と続く。

新中古別の平均購入価格は「新車」が3.56万円、「中古車」2.05万円である。

購入先別の平均購入価格が最も高いのは「大型スポーツ店」の5.82万円で、次に「家電量販店」の5.81万円と続く。「ホームセンター」は2.09万円、「ディスカウントストア・雑貨店」1.96万円である。

☞ 第3章 §2-8 (P73～) 参照

使用意向年数・使用想定年数

使用自転車の使用意向年数は、「4～5年」が31.5%と最も高く、次いで「2～3年」が30.8%と続く。6年以上と回答した人は18.9%の約2割である。平均意向年数を算出すると4.74年となった。

使用想定年数の平均想定年数は5.52年で、使用意向年数を0.78年、月数で約9ヵ月上回っている。

車種別の平均使用意向年数では、最多年数は「スポーツ車」6.28年、次に「折りたたみ車」5.90年と続く。「幼児車」は2.82年、「子供車」2.81年で他車種に比べ短い。

入手方法別の平均使用意向年数は「中古をもらった」4.24年と他に比べ短い。

☞ 第3章 §2-9 (P80～) 参照

保有年数の推計

購入時期から調査時点（平成30年5月）までの使用年数を調べ、これに今後の使用年数を加算し、保有意向及び想定年数を推計した。平均保有意向年数は11.2年、平均保有想定年数は15.5年である。

「想定」のほうが「意向」より長い年数となっている。

保有意向年数は、「1～5年」が17.5%、「6～10年」が38.2%、「1～10年」の累計は55.7%を占める。「1～15年」は83.7%で、約8割を占める。

☞ 第3章 §2-10 (P85～) 参照

《要約3》 使用中自転車の使用状況

使用用途

自転車の使用用途（複数回答）は、「買い物」が50.9%で最も高く、次に「趣味・遊び」が31.3%、「通勤」22.9%、「サイクリング」14.6%と続く。他用途は10%に満たない。

主な使用用途（単数回答）は、「買い物」が34.8%で最も高い。

車種別では、「買い物」は「電動アシスト車のシティ車（軽快車）」、「趣味・遊び」は「幼児車」「子供車」、「通勤」は「電動アシスト車のスポーツ車」、「サイクリング」「健康増進・トレーニング」は「スポーツ車」、「通学」は「シティ車（軽快車）」が他車種を上回っている。

入手方法別では、「通勤」は「中古を買った」が他の入手方法を上回っている。

☞ 第3章 §3-1 (P90～) 参照

通勤・通学での自転車置き場

自転車の使用用途で「通勤」「通学」と回答した7,455人に、その際の置き場を聞いたところ、「職場・学校の駐輪場」が63.8%、「最寄駅の駐輪場（月極・定期利用）」が18.5%、「最寄駅の駐輪場（一時利用）」が11.5%、駐輪場を使用するケースが約9割を占める。

車種別では、「職場・学校の駐輪場」は「マウンテンバイク」が75.1%で最も高い。「最寄駅の駐輪場（月極・定期利用）」は「電動アシスト車の幼児同乗車」が27.4%と最も高い。

☞ 第3章 §3-2 (P95～) 参照

使用頻度

1週間当たりの使用頻度は、「週に7日」は8.0%、「週に5～6日」19.2%で、ほとんど毎日のように使用されている割合は約3割を占め、「ほとんど使っていない」は23.5%である。

購入時期別の使用頻度では、「週に7日」「週に5～6日」は「1年未満」が他購入時期より高い。

使用頻度の選択肢に階級値を定め、平均使用頻度を算出すると10.6日/1ヵ月となった。

車種別の平均使用頻度では、「電動アシスト車の幼児同乗車」が15.1日/1ヵ月が最多、次に「電動アシスト車のシティ車（軽快車）」が14.4日/1ヵ月と続く。「幼児車」「折りたたみ車」の平均使用頻度は5.0～6.0日/1ヵ月と少ない。

☞ 第3章 §3-3 (P100～) 参照

最後に使ったのは何ヵ月前

使用頻度で「ほとんど使っていない」と回答した5,570人に、最後に使ったのは何ヵ月前かを聞いたところ、「～12ヵ月」は59.1%で半数以上を占める。平均月数を算出すると25.6ヵ月である。

車種別の平均月数をみると、「スポーツ車」が31.3ヵ月で最多、「電動アシスト車の幼児同乗車」は9.3ヵ月で最小である。

☞ 第3章 §3-4 (P105～) 参照

1日の使用時間

1日当たりの使用時間は、「30分以内」が61.2%と約6割を占める。次いで、「1時間以内」が27.9%で、「1時間以上」は10.9%と約1割である。

使用時間の選択肢に階級値を定め、平均使用時間を算出すると40.9分となった。

車種別の平均使用時間では、「スポーツ車」が80.7分と最も長く、次に「マウンテンバイク」の58.2分と続く。

☞ 第3章 §3-5 (P110～) 参照

点検・整備の有無

使用自転車について、自転車販売店で点検・整備を行ったことがあるかを聞いたところ、「ある」と回答した割合は、36.8%で約4割を占める。

車種別では「電動アシスト車の幼児同乗車」が54.9%と5割を超え、2台に1台は点検・整備を行ったことがある。次に「電動アシスト車のスポーツ車」52.9%と続く。「子供車」「幼児車」「折りたたみ車」は25%未満であった。

入手方法別では「新車を買った」38.5%、「中古を買った」35.8%と、“買った自転車”の3割以上が点検・整備を行ったことがあり、「新車をもらった」25.1%、「中古をもらった」23.7%と、“もらった自転車”の23%～25%が点検・整備を行ったことが「ある」との回答であった。

☞ 第3章 §3-6 (P115～) 参照

点検・整備の間隔

使用自転車の点検・整備の有無を「ある」と回答した8,714人に、点検・整備の頻度を聞いたところ、「4年以上に1回」が29.6%と最も高く、次に「1年に1回」の28.2%と続く。

点検・整備の頻度の選択肢に階級値を定め、平均間隔年数を算出すると2.31年となった。

車種別では、平均間隔年数が長いのは「シティ車（軽快車）」2.43年「折りたたみ車」2.41年、短いのは「電動アシスト車のスポーツ車」1.18年である。

入手方法別では、長いのは「中古をもらった」2.57年、短いのは「中古を買った」2.12年である。

☞ 第3章 §3-7 (P120～) 参照

防犯登録の有無

使用自転車に防犯登録を行っているかを聞いたところ、「している」が79.8%で約8割を占める。

車種別では「電動アシスト車のシティ車（軽快車）」が89.9%と高く、次に「電動アシスト車の幼児同乗車」の87.5%と続く。「折りたたみ車」は54.2%と低い。

入手方法別では「新車を買った」の84.4%が最も高く、「中古をもらった」は43.0%で最も低い。

☞ 第3章 §3-8 (P125～) 参照

自動点灯ライトの有無

「シティ車（軽快車）」の保有世帯に、購入した自転車の自動点灯ライト有無を聞いたところ、自動点灯ライト「ある」が56.5%で半数を超えた。

家族人数では「5人以上」、ライフステージでは「親子/高等教育期」、職業では「企業の勤め人・公務員」、年齢では「30才代以下」が他世帯を上回っている。

☞ 第3章 §3-9 (P130～) 参照

自転車損害保険加入の有無

自転車を保有している世帯に自転車損害保険に加入しているかどうかを聞いたところ、加入しているのは38.1%で4割に満たない。

家族人数では「5人以上」、ライフステージでは「親子/義務教育期」、年齢では「40才代」が他世帯を上回っている。

☞ 第3章 §3-10 (P133～) 参照

シェア自転車の利用有無

シェア自転車を利用したことがある人がいるかどうかを聞いたところ、利用したことがある人がいるのは4.4%で5%未満である。

ライフステージでは「2人/若夫婦（30才以下）」、年齢では「30才代以下」、50ccバイク保有が「ない」が他世帯を上回っている。

都市規模別では、「14大都市」が他都市規模を上回った。

☞ 第3章 §3-11 (P136～) 参照

《要約4》 廃棄・紛失・譲渡した自転車の概要・使用状況

廃棄・譲渡・紛失した自転車の種類

最近5年間に廃棄・譲渡・紛失（粗大ゴミに出した、売った、あげた、盗まれた、災害にあった等）した自転車について、最近処分したものから3台までについて、1台ごとにどのような自転車を処分したかを聞いたところ、最も高い車種は「シティ車（軽快車）」で68.4%を占める。他の車種は10%に満たない。

「子供車」「幼児車」を合わせると9.9%、「マウンテンバイク」「スポーツ車」を合わせると10.0%である。

☞ 第3章 §4-1 (P139～) 参照

廃棄・譲渡・紛失した自転車の入手方法

廃棄・譲渡・紛失した自転車の入手方法を聞いたところ、「新車を買った」が81.4%で大半を占める。「中古をもらった」は10.1%、「中古を買った」4.9%である。

車種別にみると「新車を買った」の割合は「シティ車（軽快車）」が84.5%と最も高い。「中古をもらった」は「電動アシスト車の幼児同乗車」、「新車を買った」は「電動アシスト車のスポーツ車」が他の車種に比べ高い。

☞ 第3章 §4-2 (P142～) 参照

廃棄・譲渡・紛失した自転車の処分方法

廃棄・譲渡・紛失した自転車の処分方法を聞いたところ、「粗大ゴミとして処分した」が49.7%で約半数を占める。「自転車店に引き取ってもらった」が26.2%、「他人に無料であげた」「盗まれた」はほぼ同じ割合の9%～10%、「他人に有償で売った」は1.9%である。

入手方法別では、「粗大ゴミとして処分した」は「中古をもらった」が57.8%と他の入手方法に比べ高い。「自転車店に引き取ってもらった」は「新車を買った」が28.3%、「他人に無料であげた」は「新車を買った」が19.6%と他の入手方法を上回っている。

車種別では、「粗大ゴミとして処分した」は「子供車」が54.5%と他の車種に比べ高い。「自転車店に引き取ってもらった」は「電動アシスト車のシティ車（軽快車）」が33.4%、「他人に無料であげた」は「幼児車」が27.0%と他の車種を上回っている。

処分時の自転車状態別では、「粗大ゴミとして処分した」は「修理のしようがない」が60.0%、「自転車店に引き取ってもらった」は「修理すれば使えるが、経済的に合わない」が34.3%と他を上回っている。「他人に無料であげた」の20.2%と「盗まれた」の22.4%は、「そのまま十分使えた」が他に比べ高い。

☞ 第3章 §4-3 (P145～) 参照

廃棄・譲渡・紛失した時の状態

廃棄・譲渡・紛失した時の自転車の状態を聞いたところ、「そのまま十分使えた」が32.7%で約3割を占める。「少し修理すれば使えた」は24.5%、「修理すれば使えるが、経済的に合わない」は32.6%、「修理のしようがない」は10.2%である。

状態別で車種の割合をみると、「そのまま十分使えた」は「電動アシスト車のスポーツ車」が52.3%と高く、次に「子供車」45.6%と続く。「少し修理すれば使えた」は「マウンテンバイク」が28.4%と高く、「修理すれば使えるが、経済的に合わない」は「電動アシスト車のシティ車（軽快車）」が41.6%と高い。「修理のしようがない」は、「電動アシスト車の幼児同乗車」が45.7%と高い。

☞ 第3章 §4-4 (P148～) 参照

廃棄・譲渡・紛失した自転車の時期

廃棄・譲渡・紛失した自転車の時期を聞いたところ、「平成26年1月～12月」が28.5%と高く、次に「平成28年1月～12月」26.8%、「平成29年1月～12月」21.7%と続く。

☞ 第3章 §4-5 (P151～) 参照

廃棄・譲渡・紛失した自転車の使用期間

廃棄・譲渡・紛失した自転車の使用期間を聞いたところ、「1年」は9.9%、「2年」10.5%、「3年」15.5%、「4年」7.0%、「5年」23.1%である。これらを累積した使用期間は66%となり、5年で処分される自転車は約7割を占める。10年での処分台数は94%で約9割となっている。平均使用期間を算出すると5.58年となった。

廃棄・譲渡・紛失した自転車の種類別の平均使用期間を算出すると、電動アシスト車のシティ車（軽快車）「マウンテンバイク」「スポーツ車」はほぼ同じ5.9年～6.1年、「子供車」と「折りたたみ車」はほぼ同じ4.7年、「幼児車」はほぼ4.0年となった。

☞ 第3章 §4-6 (P152～) 参照

《要約5》 自転車についての意見

自転車についての意見

自転車を「持っている」「持っていない」に関わらず、今回調査のアンケート回答者20,000人に自転車についての色々な意見を示し、この中で賛成できる意見を複数回答で選択させた。

最も多く選択されたのは、「車に比べて安価・便利」と「ルール・マナーを守るべきだ」が45.8%、次に「鍵のかけ忘れは盗難にあう」が43.7%で、「車道での事故恐怖」が41.4%と続き、上位4つは40%以上が賛成している。

自転車保有有無別では、自転車保有世帯は「車に比べ安価・便利」が53.7%と最も高く、自転車非保有世帯の30.3%を大きく上回っている。

自転車非保有世帯における1位の「交通ルール違反取り締まるべき」は50.1%で、自転車保有世帯の30.9%を大きく上回っている。

自転車保有世帯、自転車非保有世帯どちらも「ルール・マナーを守るべきだ」は高い値を示している。

☞ 第3章 §5-1 (P156～) 参照

自転車使用者のセグメンテーションの名称と規模

自転車についての意見で回答の仕方が類似している人々を6つのグループにセグメントした。

セグメントの規模が最も大きかったのは、「⑥ 自転車低関心派」の27.0%、以下順に「① 自転車安全性志向派」18.9%、「④ 自転車実用志向派」18.3%、「⑤ 自転車高関心派」14.9%、「② 自転車心配性派」11.1%、「③ 自転車走行志向派」9.7%と続く。

自転車保有有無別の割合を比較した。自転車保有世帯が非保有世帯を上回ったセグメントは「③ 自転車走行志向派」「④ 自転車実用志向派」「⑤ 自転車高関心派」、逆に下回ったのは「① 自転車安全性志向派」「② 自転車心配性派」「⑥ 自転車低関心派」である。

☞ 第3章 §5-3 (P161～) 参照

《要約6》 世帯における購入予定・廃棄予定台数

購入予定台数

平成30年5月～平成31年12月における自転車の購入予定台数を聞いたところ、対象世帯での自転車の購入予定あり世帯の全世帯に占める割合（購入予定率）は11.6%である。自転車購入予定台数の分布は、「1台」が10.6%、「2台」1.0%、「3台以上」0.1%である。

全世帯における1世帯当たり平均予定台数は0.13台、購入予定あり世帯では、1.14台である。

家族人数が多い世帯ほど購入予定有り世帯の割合は高くなり、「1人」は9.2%、「5人以上」19.0%である。

都道府県別では、購入予定世帯の割合が高いのは「滋賀県」「京都府」「静岡県」、少ないのは「長崎県」「高知県」「大分県」である。

☞ 第4章 §1-2 (P170～) 参照

購入予定理由

自転車を購入予定と回答した2,328世帯に購入予定理由を聞いたところ、「古くなった」が43.1%で約4割を占める。次に「乗りたくなった」29.7%、「家族の中に新たに乗る人が出てきた」15.1%と続く。

「家族の中に新たに乗る人が出てきた」は家族人数が多い世帯ほど、「乗りたくなった」は家族人数の少ない世帯ほど高くなる傾向がみられる。

「古くなった」は、世帯主の年齢が高くなるほど割合が高くなっている。

☞ 第4章 §1-3 (P175～) 参照

廃棄予定台数

平成30年5月～平成31年12月における自転車の廃棄予定台数を聞いたところ、対象世帯での自転車の廃棄予定あり世帯の全世帯に占める割合（廃棄予定率）は8.1%である。自転車廃棄予定台数の分布は、「1台」が6.9%、「2台」1.0%、「3台以上」0.3%である。

全世帯における1世帯当たり平均予定台数は0.10台、廃棄予定あり世帯では1.28台である。

家族人数が多い世帯ほど廃棄予定世帯の割合は高くなり、「1人」は5.0%、「5人以上」15.0%である。

ライフステージ別では、「親子/義務教育期」が20.1%で他世帯に比べ廃棄予定世帯の割合が高い。

☞ 第4章 §2-2 (P183～) 参照

廃棄予定理由

今後、自転車を廃棄予定と回答した1,629世帯に、廃棄予定理由を聞いたところ、「古くなった」が69.2%を占め、次に「壊れた」の26.0%、「乗る人がいなくなった」24.6%と続く。

☞ 第4章 §2-3 (P188～) 参照

《要約7》 自転車保有台数の推計

標本における自転車保有台数の推計

今後の自転車新車購入台数及び廃棄台数を聞き、新車購入予定台数から廃棄台数を差し引いて保有増分を求めた。

対象世帯（20,000）における平成30年5月～12月の8ヵ月間の保有増分は40台、平成31年1年間の保有増分は513台である。

対象世帯の平成24年4月末の自転車保有台数は24,480台である。

平成30年12月末の保有台数は、同年4月末保有台数（24,480）と保有増分（40）とを加算した24,520台である。

平成31年12月末の保有台数は、平成30年保有台数（24,520）に平成25年1年間の保有増分（513）を加算した25,032台である。

☞ 第4章 §3-1（P190～）参照

母集団における自転車保有台数の推計

標本自転車保有台数にウェイト値（平成30年母集団世帯数÷標本世帯数）を掛け、母集団の保有台数を算出した。

平成30年の自転車保有台数は、全世帯が66,068千台、1人世帯12,009千台、2人以上世帯54,059千台である。

平成31年の自転車保有台数は、ウェイト値と母集団世帯数の伸長率を掛け推計した結果、全世帯67,616千台、1人世帯12,458千台、2人以上世帯55,159千台である。

☞ 第4章 §3-2（P193～）参照

地域別自転車保有台数の推計

都市規模別では、平成30年の自転車保有台数は、「14大都市」が17,264千台で全国の26.1%を占める。伸び率〔（平成31年保有台数－平成30年保有台数）÷平成30年保有台数〕は「20万世帯以上」が他地域より高い。

平成30年1世帯当たり自転車保有台数が最も多いのは「7万世帯以上」1.380台、少ないのは「14大都市」1.127台である。

ブロック別では、平成30年の自転車保有台数は、「南関東」の20,128千台が最大で全国の30.5%を占める。次に「関西」の12,631千台（19.1%）と続く。

伸び率は、高い順に「九州（3.75%）」「北海道（3.69%）」「東海（3.12%）」「甲信越（3.10%）」である。

平成30年1世帯当たり自転車保有台数は、高い順に「関西」「北関東」「四国」、少ない順に「九州」「北海道」である。

☞ 第4章 §3-3（P196～）参照

自転車保有台数の時系列推移及び予測

自転車の保有台数を時系列に予測するにあたっては、1世帯当たり保有台数や世帯数の伸びなどを考慮し指数曲線をあてはめて推計した。

全世帯の自転車保有台数は、平成30年66,068千台、平成31年67,616千台である。平成20年～平成25年の全世帯の自転車保有台数は、前回調査時の推計を適用した。平成26年～平成29年及び平成32年～平成35年は平成20年～平成25年、平成30年～平成31年の自転車保有台数を基に推計した。5年後の平成35年は66,483千台が見込まれ、平成30年に対する伸び率は0.63%である。

平成30年・平成31年の1世帯当たり自転車保有台数は、平成30年が1.23台、平成31年は1.25台で、平成30年からの増分は0.02台の微増となっている。

平成26年～平成29年の1世帯当たり自転車保有台数は、家族人数（1世帯当たり人員）が多い世帯ほど1世帯当たり自転車保有台数は多くなるという関係があり、家族人数は1世帯当たり自転車保有台数を推計するための重要な要因といえる。国勢調査によると、平成26年～平成29年の家族人数は微減傾向にあるため、この間の1世帯当たり自転車保有台数は増加傾向にあるという考えにいたらず、微減傾向とするのが妥当と考える。

平成26年～平成32年の1世帯当たり自転車保有台数は、家族人数が減少し1世帯当たり自転車保有台数が減少するという考えで、環境にやさしく、高い経済性・効率性を持ち、かつ健康の維持増進に寄与する交通手段だが、1世帯当たり自転車保有台数が微減すると考えられ、それらを勘案し今後は、微減で推移すると予測し、平成32年～平成35年は1.26～1.23台と推計した。

☞ 第4章 § 3-4 (P199～) 参照