

自転車
の安全利用促進に向けた
効果的な広報啓発手法に関する調査事業

報告書

2024年3月

警察庁

(委託先 株式会社中外)

目次

第1	事業主旨	1
1	事業目的	1
	(1) 自転車をめぐる情勢	1
	(2) より訴求効果のある広報啓発の在り方の調査	1
2	事業の概要	2
	(1) 自転車利用者に対する意識調査	2
	(2) 試験的な広報啓発活動の計画策定、媒体制作	2
	(3) 試験的な広報啓発活動の実施と効果検証	2
	(4) 効果的な広報啓発手法等の提示	2
第2	自転車利用者の意識調査	4
1	調査設計・実施計画	4
2	調査結果	6
	(1) 自転車の利用頻度	6
	(2) 利用している自転車等の種類	7
	(3) 自転車を利用する主な目的	9
	(4) 自転車の安全利用・安全運転についての関心度	11
	(5) 自転車事故の危険性認識	13
	(6) 自転車交通ルールの認知状況	15
	(7) 自転車交通ルールの遵守状況	18
	(8) 自転車交通ルールの認知・遵守状況	21
	(9) 自転車の交通ルールをわかっても違反をしてしまう理由	24
	(10) 自転車の安全利用・安全運転への理解に対する意欲	27
	(11) 事故の危険性を感じる場所、場面	28
	(12) 自転車の安全利用・事故抑止に向けて広報啓発してほしい事柄	31
	(13) 自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法	34
	(14) ポスター・パンフレット・チラシ等の配布・掲出にふさわしい場所	37
	(15) 自転車の安全利用・安全運転の広報啓発に効果的な SNS、Web サイト	39
	(16) 交通ルールに関する学習アプリの使用意向	41
	(17) 交通ルールに関する学習アプリに期待する事柄	43
	(18) 交通ルールに関する学習アプリの有用性評価	44
	(19) 自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法についての意見	45
3	調査の分析結果の総括と広報啓発の方向性	46
	(1) 調査結果の要約	46
	(2) 広報啓発のターゲットに関する考察	49
	(3) 広報啓発のターゲットに関する詳細分析	50
	(4) 広報啓発の方向性	57

(5) 広報啓発の媒体・手法	67
(6) 広報啓発の方向性、媒体・手法に関する考察結果	71
第3 自転車利用者の意識調査の分析結果を踏まえた試験的な広報啓発活動の検討	72
1 広報啓発活動のテーマに関する考察	72
2 広報啓発活動のテーマの抽出	74
3 広報啓発活動の媒体・手法等	76
(1) 動画による広報啓発	76
(2) イラスト、写真、静止画等による広報啓発	78
4 具体的コンテンツ	79
(1) 「ながらスマホ禁止」	79
(2) 「夜間はライトを点灯」	82
(3) 「車道が原則、左側通行」	84
(4) 「飲酒運転は禁止」	86
(5) 「交差点では一時停止、信号を守る」	88
第4 試験的な広報啓発活動の実施と効果検証	90
1 調査設計・実施計画	90
2 調査の分析結果	93
(1) 自転車の利用頻度	93
(2) 自転車交通ルール・安全利用意識	94
(3) 「ながらスマホ禁止」動画・ポスター	95
ア 理解度とルール遵守意向	95
イ 共感した内容、危険性を実感した要素	97
ウ 「ながらスマホ禁止」を効果的にアピールする方法	100
(4) 「夜間はライトを点灯」動画・ポスター	103
ア 理解度とルール遵守意向	103
イ 共感した内容、危険性を実感した要素	105
ウ 「夜間はライトを点灯」を効果的にアピールする方法	108
(5) 「車道が原則、左側を通行」動画・ポスター	111
ア 理解度とルール遵守意向	111
イ 共感した内容、危険性を実感した要素	113
ウ 「車道が原則、左側を通行」を効果的にアピールする方法	117
(6) 「飲酒運転は禁止」動画・ポスター	120
ア 理解度とルール遵守意向	120
イ 共感した内容、危険性を実感した要素	122
ウ 「飲酒運転は禁止」を効果的にアピールする方法	125
(7) 「交差点では一時停止、信号を守る」動画・ポスター	128
ア 理解度とルール遵守意向	128
イ 共感した内容、危険性を実感した要素	130

ウ 「交差点では一時停止、信号を守る」を効果的にアピールする方法……………	133
(8) ヘルメット着用への意識……………	138
(9) 自転車交通ルール・安全利用意識の変化……………	140
3 分析結果の総括……………	142
4 自転車交通ルール・安全利用への意識変化を促す要因の抽出……………	153
5 インターネットリンク調査における広告動画配信……………	155
第5 自転車の安全利用に関する効果的な広報啓発手法の在り方について……………	157
1 広報啓発の方向性と媒体・手法……………	157
2 効果的な訴求要素……………	157
3 年齢層別の効果的な広報啓発の在り方……………	160
4 効果的な広報啓発手法の総括……………	162
第6 おわりに……………	164
<参考：調査票>……………	165

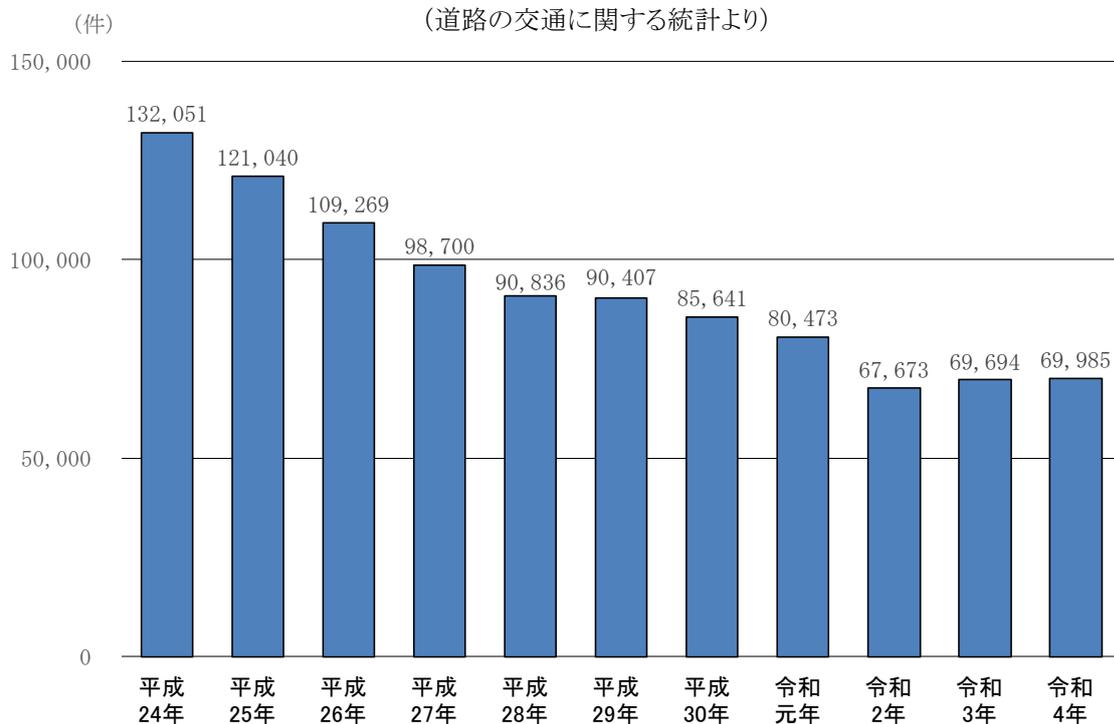
第1 事業主旨

1 事業目的

(1) 自転車をめぐる情勢

自転車は、幼児から高齢者まで幅広い層が多様な用途で利用する国民の身近な交通手段であり、環境負荷の軽減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等にも資するものと期待されているところ、近年においても新型コロナウイルス感染症の影響による国民の交通手段やライフスタイルの変化に伴い、通勤・通学や配達を目的とする自転車利用のニーズが高まっている。一方、近年、交通事故件数が減少傾向にある中、長年減少傾向にあった自転車関連事故は令和3年に増加に転じたほか、自転車利用者の交通違反や交通マナーの悪さを指摘する国民の声が多く寄せられる等、自転車をめぐる情勢は非常に厳しいものとなっている。

図表 自転車の交通事故件数の推移
自転車乗用者(第1・第2当事者)の交通事故件数の推移
(道路の交通に関する統計より)



(2) より訴求効果のある広報啓発の在り方の調査

自転車の安全利用を促す広報啓発等については、各種媒体の活用や関係団体等と連携して取り組んできたが、前述のとおり的情勢を踏まえると、必ずしも交通ルールが徹底されているとは言い難く、既存の広報啓発手法だけでは、訴求効果が十分とは言えない。

そこで、全ての自転車利用者に対して、基本的な交通ルールの遵守、交通マナーの向上に資することを目的として、当該事業を実施するものである。

2 事業の概要

(1) 自転車利用者に対する意識調査

調査項目として設定すべき事柄(自転車の安全利用に対する意識、自転車事故の危険性認識、交通ルールの認識度等)及び調査対象として網羅すべき属性(性別、年齢別、居住地域別等)を検討の上、調査内容及び調査対象者を決定し、自転車利用者に対する意識調査を実施。

(2) 試験的な広報啓発活動の計画策定、媒体制作

ア 計画策定

自転車利用者に対する意識調査結果を踏まえ、性別、年齢別、居住地域別等の自転車の安全利用に関する意識の違い、広報啓発において訴求すべきポイント(テーマ)、効果的な広報啓発媒体・手法を明確にし、試験的な広報啓発活動の計画を策定。

イ 媒体制作

策定した計画に基づき、広報啓発媒体(動画及びポスター)を制作。

(3) 試験的な広報啓発活動の実施と効果検証

ア 広報啓発

意識調査結果を踏まえた広報啓発媒体・手法による試験的な広報啓発活動を実施。

イ 効果検証

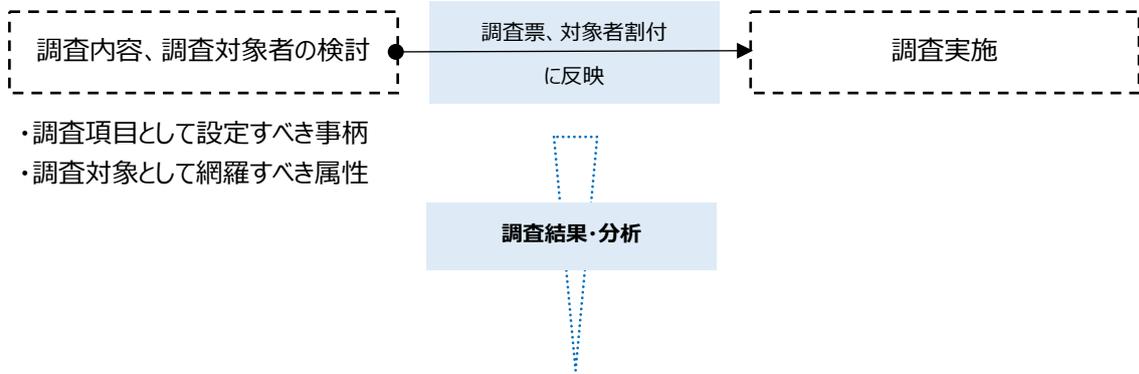
試験的な広報啓発活動は、動画及び静止画の複数媒体により実施しており、効果検証の手法も一律ではなく媒体毎に臨機応変に調査設計を行うことで、調査結果の精度・信頼性を向上。

(4) 効果的な広報啓発手法等の提示

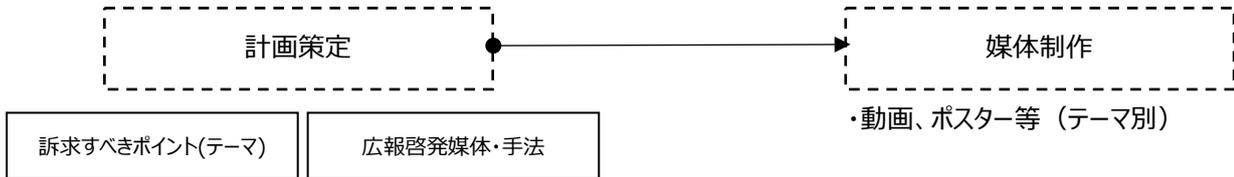
意識調査の分析結果、試験的な広報啓発活動の効果検証結果等を踏まえ、自転車の安全利用に関する効果的な広報啓発の在り方を提示。

《 事業の流れ 》

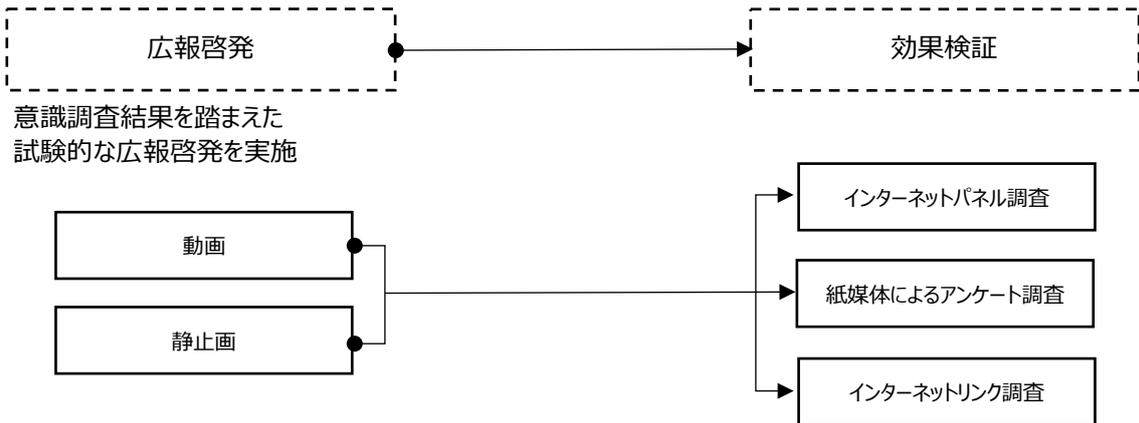
自転車利用者に対する意識調査



試験的な広報啓発活動の計画策定、媒体制作



試験的な広報啓発活動の実施と効果検証



効果的な広報啓発手法等の提示

第2 自転車利用者の意識調査

1 調査設計・実施計画

(1) 調査目的

自転車の交通ルールの理解度や交通ルール遵守・マナー向上に向けた広報啓発に関する意見・要望等について把握し、自転車の安全利用促進に向けた効果的な広報啓発の検討資料とする。

(2) 調査対象

月に1～2回以上自転車を利用する全国の15歳以上の男女1,002人

(3) 調査方法

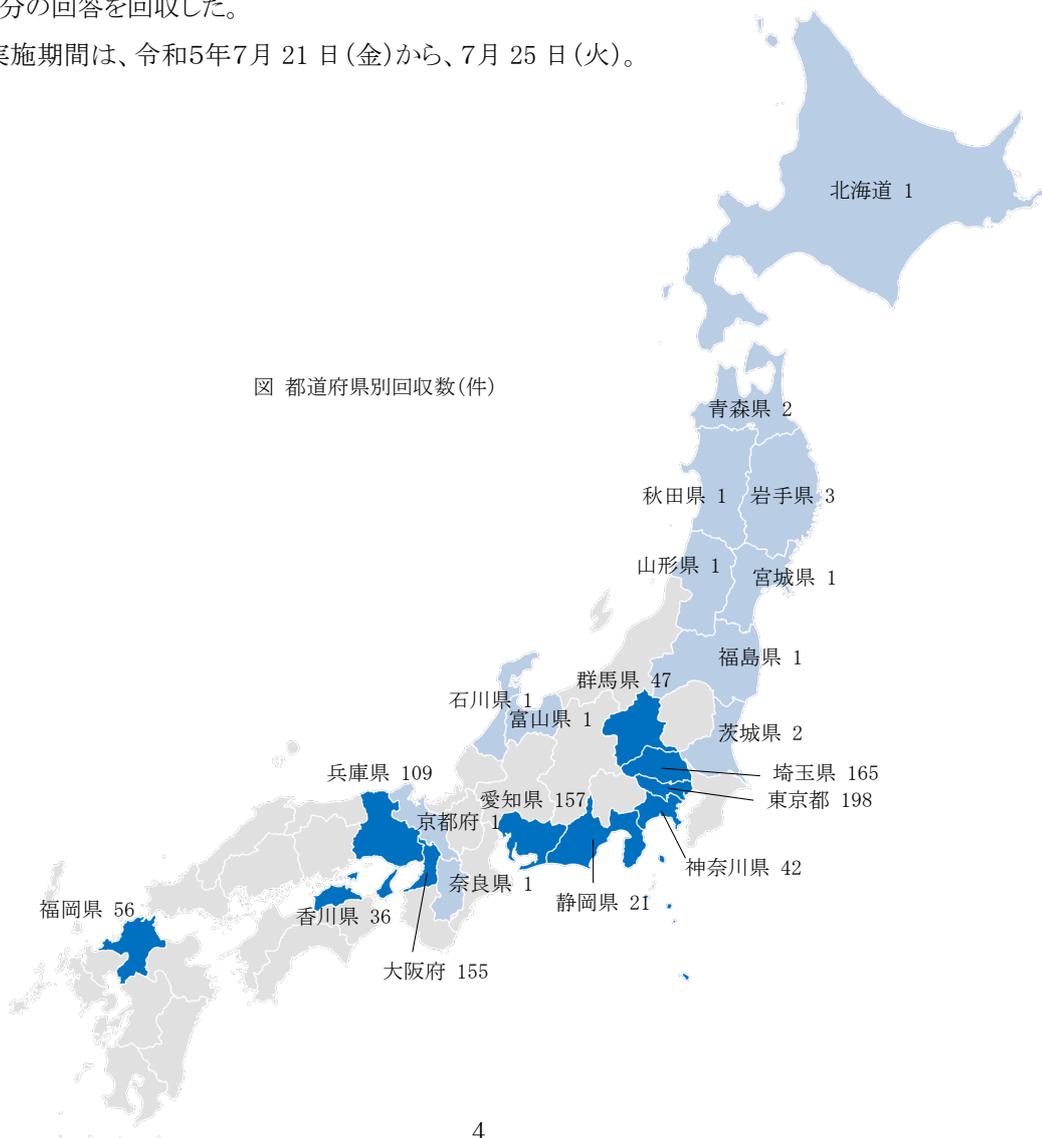
インターネットパネル調査

(4) 調査地域

令和4年人口10万人あたりの自転車関連事故件数(第1・2当事者)が多い10都府県(下記日本地図の濃い青色部分:東京都、大阪府、群馬県、静岡県、愛知県、兵庫県、埼玉県、香川県、福岡県、神奈川県)から986人分の回答を回収した。

また、不足した16人分については、その他の道府県(下記日本地図の薄い青色部分:北海道、青森県、秋田県、岩手県、山形県、宮城県、福島県、茨城県、富山県、石川県、京都府、奈良県)から回答を回収し、合計1,002人分の回答を回収した。

調査実施期間は、令和5年7月21日(金)から、7月25日(火)。



(5) 調査項目

巻末の調査票参照(165～169 ページ)

(6) 地域別・性年齢別回収結果

単位：人

性年齢 地域	15～19 歳		20 代		30 代		40 代		50～64 歳		65 歳以上		計
	男性	女性	男性	女性	男性	女性	男性	女性	男性	女性	男性	女性	
東京 23 区及び 政令指定都市	13	37	19	31	21	29	28	22	51	16	53	14	334
中核市	11	39	13	37	30	20	22	28	40	27	50	17	334
町村	10	40	22	28	27	23	23	27	50	17	58	9	334
計	34	116	54	96	78	72	73	77	141	60	161	40	1,002
	150		150		150		150		201		201		

(7) 本報告書の見方

- ア 本報告書のグラフ、表の数値は、回答者数を基数とした百分率(%)で示している。各設問の回答者数(集計母数)は、()内に表記した。
- イ 結果数値(%)は表示単位未満を四捨五入しているので、単数回答の場合、回答比率を合計しても、100%にならない場合があり、複数回答の場合、100%以上となる。
- ウ 属性別の結果を示した表は、灰色で着色(全体値より 10 ポイント以上高い数値等)をしているが、表示単位未満(小数点以下4位)の数値をベースにしているため、表示単位(小数点以下1位)では、着色の基準に必ずしも合致しない場合もある。
- エ 本文やグラフ・数表上の選択肢表記は、場合によって語句を簡略化している。

2 調査結果

(1) 自転車の利用頻度 (SC4)

- 自転車の利用頻度は、「ほとんど毎日」が 38.6%で最も高く、週に1回以上利用する人が全体の8割以上を占める。
- 男女 10 代、通勤・通学者で、利用頻度「ほとんど毎日」の数値が高い。
- 居住市区町村別では、顕著な差異はみられなかった。

図 自転車の利用頻度 (N=1,002、総数)

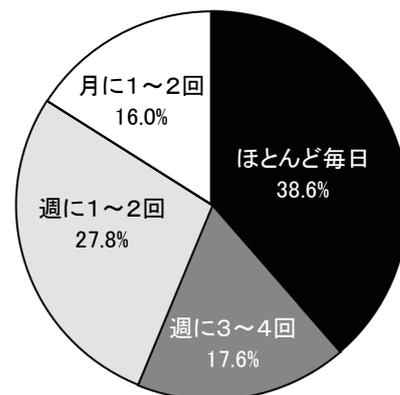


表 属性別にみた自転車の利用頻度 (総数は実数、その他は%)

※ 全体値より 10 ポイント以上高い数値を灰色で着色

なお、表示単位未満(小数点以下4位)の数値をベースにしているため、表示単位(小数点以下1位)では、着色の基準に必ずしも合致しない場合もある。以下同じ。

	総数	ほとんど毎日	週に3~4回	週に1~2回	月に1~2回
全 体	(1002)	38.6	17.6	27.8	16.0
< 性 年 齢 別 >					
男性(計)	(541)	34.9	17.0	29.8	18.3
10 代	(34)	55.9	14.7	20.6	8.8
20 代	(54)	46.3	13.0	25.9	14.8
30 代	(78)	33.3	16.7	34.6	15.4
40 代	(73)	42.5	12.3	32.9	12.3
50~64歳	(141)	32.6	19.1	26.2	22.0
65歳以上	(161)	26.1	19.3	32.3	22.4
女性(計)	(461)	43.0	18.2	25.6	13.2
10 代	(116)	49.1	11.2	19.8	19.8
20 代	(96)	44.8	20.8	21.9	12.5
30 代	(72)	48.6	15.3	27.8	8.3
40 代	(77)	32.5	22.1	36.4	9.1
50~64歳	(60)	35.0	23.3	25.0	16.7
65歳以上	(40)	42.5	22.5	27.5	7.5
< 自転車を利用する主な目的別 >					
買 物	(459)	22.2	18.1	39.2	20.5
通勤・通学	(331)	69.8	17.8	9.4	3.0
その他	(212)	25.5	16.0	32.1	26.4
< 自転車の安全利用・安全運転についての関心度別 >					
どちらかと言えば関心がある	(532)	41.0	18.2	26.9	13.9
どちらかと言えば関心がない	(156)	36.5	14.1	30.1	19.2
< 自転車事故の危険性認識別 >					
どちらかと言えば危険だと思う	(545)	38.2	18.9	27.3	15.6
どちらかと言えば危険だと思わない	(106)	44.3	13.2	23.6	18.9
< 自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別 >					
理解したい(計)	(721)	37.9	18.6	27.5	16.1
理解したいとは思わない(計)	(87)	40.2	13.8	31.0	14.9
< 居住市区町村別 >					
東京23区及び政令指定都市	(334)	38.3	17.4	29.3	15.0
中核市	(334)	42.2	15.9	26.6	15.3
町 村	(334)	35.3	19.5	27.5	17.7

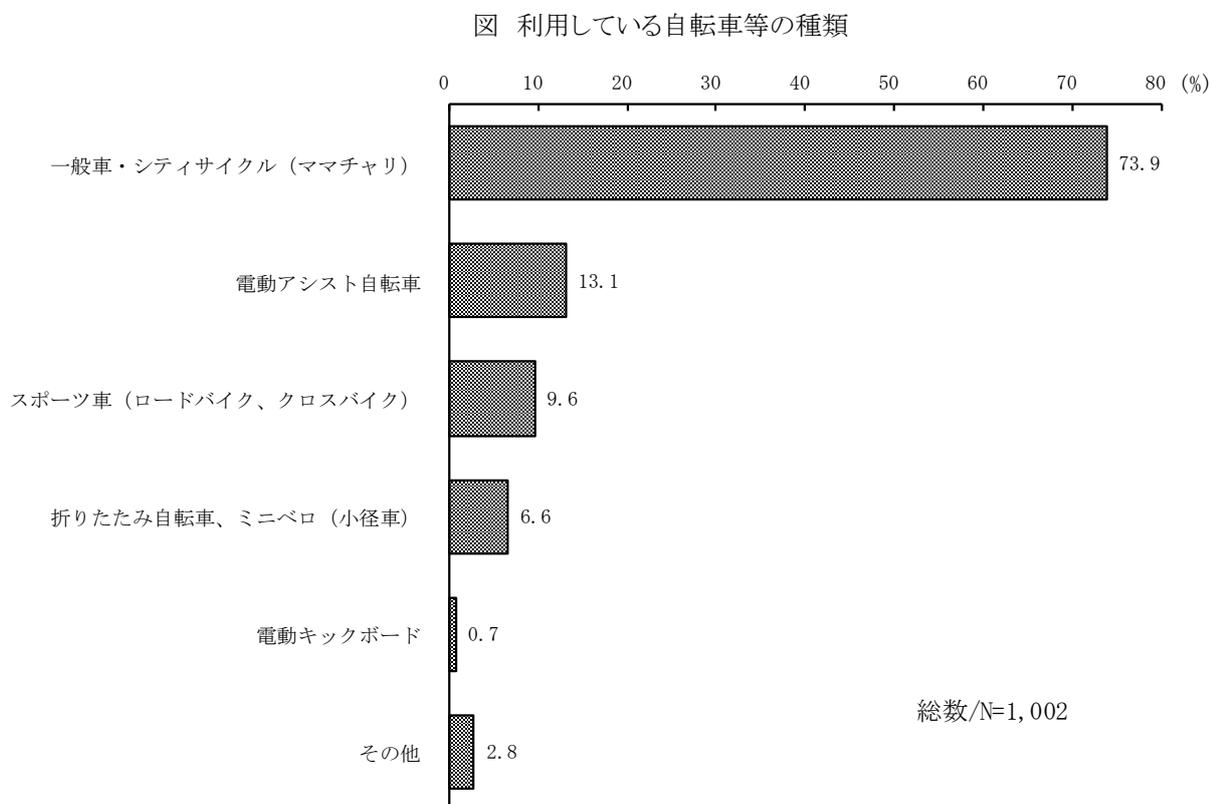
※ 自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別の理解したい(計):「理解したい」又は「ある程度は理解したい」を合わせた回答者の比率。

※ 自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別の理解したいとは思わない(計):「それほど理解したいと思わない」又は「理解したいとは思わない」を合わせた回答者の比率。

以下、同じ。

(2) 利用している自転車等の種類 (SC5)

- 利用している自転車等の種類については、「一般車・シティサイクル(ママチャリ)」が73.9%で最も高くなっている。
- 以下、「電動アシスト自転車」(13.1%)、「スポーツ車(ロードバイク、クロスバイク)」(9.6%)、「折りたたみ自転車、ミニベロ(小径車)」(6.6%)と続き、「電動キックボード」は0.7%にとどまった。



- 女性 40 代では「電動アシスト自転車」、男性 20 代では「スポーツ車(ロードバイク、クロスバイク)」が、全体値より 10 ポイント以上数値が高くなっている。
- 居住市区町村別では、顕著な差異はみられなかった。

表 属性別にみた利用している自転車等の種類(総数は実数、その他は%)

※ 全体値より 10 ポイント以上高い数値を灰色で着色

	総数	一般車・ シティサイ クル (ママチャ リ)	電動 アシスト 自転車	スポーツ 車(ロード バイク、ク ロスバイ ク)	折りたた み自転 車、ミニ ペロ(小 径車)	電動キッ クボード	その他
全 体	(1002)	73.9	13.1	9.6	6.6	0.7	2.8
< 性 年 齢 別 >							
男性(計)	(541)	71.9	11.5	14.0	7.4	0.9	1.8
10 代	(34)	79.4	14.7	11.8	2.9	0.0	0.0
20 代	(54)	74.1	9.3	20.4	3.7	1.9	0.0
30 代	(78)	66.7	9.0	15.4	11.5	5.1	3.8
40 代	(73)	79.5	5.5	12.3	4.1	0.0	0.0
50~64歳	(141)	71.6	8.5	16.3	7.8	0.0	3.5
65歳以上	(161)	68.9	18.0	10.6	8.7	0.0	1.2
女性(計)	(461)	76.1	15.0	4.3	5.6	0.4	3.9
10 代	(116)	82.8	7.8	5.2	3.4	0.9	6.0
20 代	(96)	78.1	14.6	4.2	6.3	0.0	3.1
30 代	(72)	65.3	16.7	8.3	9.7	0.0	4.2
40 代	(77)	71.4	23.4	3.9	6.5	1.3	2.6
50~64歳	(60)	75.0	18.3	1.7	5.0	0.0	3.3
65歳以上	(40)	82.5	12.5	0.0	2.5	0.0	2.5
< 自転車の利用頻度別 >							
ほとんど毎日	(387)	73.1	14.0	10.3	5.2	0.5	3.9
週に3~4回	(176)	76.1	17.6	6.3	5.7	0.0	1.7
週に1~2回	(279)	75.6	10.4	7.9	6.8	1.8	2.9
月に1~2回	(160)	70.0	10.6	14.4	10.6	0.0	1.3
< 自転車を利用する主な目的別 >							
買い物	(459)	78.4	14.6	5.9	6.1	0.4	0.9
通勤・通学	(331)	76.1	13.0	10.0	5.4	0.3	0.9
その他	(212)	60.4	9.9	17.0	9.4	1.9	9.9
< 自転車の安全利用・安全運転についての関心度別 >							
どちらかと言えば関心がある	(532)	76.5	14.8	10.7	7.1	0.6	1.1
どちらかと言えば関心がない	(156)	71.8	7.1	4.5	5.8	0.6	10.9
< 自転車事故の危険性認識別 >							
どちらかと言えば危険だと思う	(545)	76.0	15.2	10.1	5.7	0.6	1.8
どちらかと言えば危険だと思わない	(106)	70.8	6.6	6.6	6.6	0.9	10.4
< 自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別 >							
理解したい(計)	(721)	75.5	14.6	9.4	6.1	0.3	1.5
理解したいとは思わない(計)	(87)	69.0	4.6	10.3	8.0	3.4	9.2
< 居住市区町村別 >							
東京23区及び政令指定都市	(334)	73.4	15.6	9.3	6.0	0.6	1.8
中核市	(334)	75.7	13.2	8.1	6.3	0.3	2.4
町 村	(334)	72.5	10.5	11.4	7.5	1.2	4.2

(3) 自転車を利用する主な目的 (SC6)

- 自転車を利用する主な目的としては、「買い物」(45.8%)、「通勤・通学」(33.0%)が上位となり、この二つで全体の8割弱を占める。
- 以下、「余暇活動(遊びに行く・サイクリング等)」(7.0%)、「健康増進、トレーニング」(4.5%)、「業務・仕事」(3.0%)と続く。
- 「買い物」では男性 65 歳以上、女性 40 歳以上で、「通勤・通学」では男女とも 10・20 代で、高い数値がみられる。

図 自転車を利用する主な目的(N=1,002、総数)

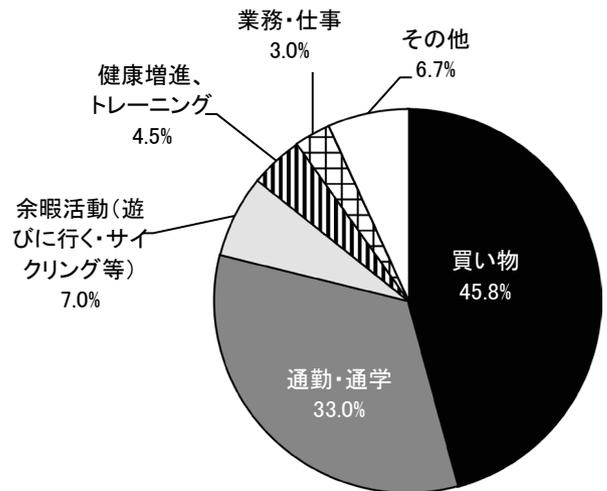


表 属性別にみた自転車を利用する主な目的-その1(総数は実数、その他は%)

※ 全体値より10ポイント以上高い数値を灰色で着色

	総数	買い物	通勤・通学	余暇活動(遊びに行く・サイクリング等)	健康増進、トレーニング	業務・仕事	その他
全体	(1002)	45.8	33.0	7.0	4.5	3.0	6.7
< 性年齢別 >							
男性(計)	(541)	46.2	27.9	7.9	6.8	3.9	7.2
10代	(34)	14.7	73.5	8.8	2.9	0.0	0.0
20代	(54)	31.5	48.1	7.4	0.0	7.4	5.6
30代	(78)	37.2	26.9	11.5	12.8	7.7	3.8
40代	(73)	41.1	42.5	5.5	4.1	5.5	1.4
50~64歳	(141)	51.1	24.8	7.8	2.8	2.8	10.6
65歳以上	(161)	60.2	8.1	7.5	11.8	1.9	10.6
女性(計)	(461)	45.3	39.0	5.9	1.7	2.0	6.1
10代	(116)	21.6	58.6	10.3	1.7	0.0	7.8
20代	(96)	39.6	46.9	4.2	1.0	5.2	3.1
30代	(72)	43.1	34.7	9.7	2.8	4.2	5.6
40代	(77)	62.3	31.2	1.3	0.0	0.0	5.2
50~64歳	(60)	63.3	21.7	3.3	3.3	1.7	6.7
65歳以上	(40)	72.5	12.5	2.5	2.5	0.0	10.0
< 自転車の利用頻度別 >							
ほとんど毎日	(387)	26.4	59.7	3.1	2.1	3.4	5.4
週に3~4回	(176)	47.2	33.5	5.1	5.7	3.4	5.1
週に1~2回	(279)	64.5	11.1	9.7	7.2	2.2	5.4
月に1~2回	(160)	58.8	6.3	13.8	4.4	3.1	13.8
< 自転車の安全利用・安全運転についての関心度別 >							
どちらかと言えば関心がある	(532)	47.7	31.6	7.1	5.8	2.3	5.5
どちらかと言えば関心がない	(156)	36.5	35.9	7.7	1.3	2.6	16.0
< 自転車事故の危険性認識別 >							
どちらかと言えば危険だと思う	(545)	45.7	33.0	7.7	5.1	2.8	5.7
どちらかと言えば危険だと思わない	(106)	39.6	32.1	4.7	4.7	3.8	15.1
< 自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別 >							
理解したい(計)	(721)	46.7	32.7	7.9	4.7	2.6	5.3
理解したいとは思わない(計)	(87)	33.3	37.9	6.9	4.6	4.6	12.6

- 居住市区町村別では、東京 23 区及び政令指定都市で、「買い物」の数値が高くなっている。
- 「通勤・通学」について、知っているがほとんど守っていない自転車交通ルール別にみると、「スマホ等を操作しながらの運転禁止」及び「イヤホン等を装着しながらの運転禁止」において、60～70%台と高くなっている。

表 属性別にみた自転車を利用する主な目的-その2(総数は実数、その他は%)

※ 全体値より10ポイント以上高い数値を灰色で着色(ただし、回答数10以上)

	総数	買い物	通勤・通学	余暇活動(遊びに行く・サイクリング等)	健康増進、トレーニング	業務・仕事	その他
全 体	(1002)	45.8	33.0	7.0	4.5	3.0	6.7
< 居住市区町村別 >							
東京23区及び政令指定都市	(334)	56.3	29.6	6.0	3.0	0.9	4.2
中核市	(334)	45.2	35.3	6.0	4.5	3.9	5.1
町 村	(334)	35.9	34.1	9.0	6.0	4.2	10.8
< 知っているがほとんど守っていない自転車交通ルール別 >							
原則車道左側通行	(21)	38.1	42.9	9.5	4.8	0.0	4.8
歩道通行の際は車道寄りを徐行	(13)	38.5	53.8	7.7	0.0	0.0	0.0
車道では車道の信号、歩道では歩道の信号に従う	(9)	22.2	55.6	22.2	0.0	0.0	0.0
飲酒運転の禁止	(10)	30.0	50.0	10.0	10.0	0.0	0.0
夜間はライトを点灯	(13)	30.8	38.5	0.0	7.7	0.0	23.1
ヘルメット着用に努める義務	(371)	47.7	35.8	6.5	1.6	2.4	5.9
自転車専用通行帯を通行(逆走禁止)	(19)	52.6	31.6	5.3	0.0	5.3	5.3
自転車同士の並走禁止	(8)	25.0	62.5	0.0	0.0	0.0	12.5
信号機のある交差点の二段階右折	(22)	36.4	36.4	13.6	4.5	0.0	9.1
右折、左折時等の手信号	(107)	46.7	32.7	7.5	2.8	0.9	9.3
自転車横断帯を通行	(21)	38.1	47.6	0.0	0.0	4.8	9.5
横断歩道では原則押して渡る	(48)	45.8	35.4	8.3	4.2	2.1	4.2
一時停止標識直前で一時停止・安全確認	(26)	38.5	50.0	3.8	0.0	3.8	3.8
二人乗の禁止(幼児同乗以外)	(10)	50.0	30.0	10.0	0.0	0.0	10.0
スマホ等を操作しながらの運転禁止	(14)	21.4	71.4	0.0	0.0	7.1	0.0
イヤホン等を装着しながらの運転禁止	(24)	33.3	62.5	4.2	0.0	0.0	0.0
傘差し運転の禁止	(53)	28.3	58.5	3.8	0.0	3.8	5.7
ブレーキ不良車の運転禁止	(9)	33.3	55.6	11.1	0.0	0.0	0.0

(4) 自転車の安全利用・安全運転についての関心度 (SC7)

- 自転車の安全利用・安全運転についての関心度は、「どちらかと言えば関心がある」が 53.1% で過半数を占め、男女 65 歳以上において、6割以上を占めている。
- 「どちらかと言えば関心がない」は、男女とも 30 代で 25% 以上と高くなっている。
- 自転車事故の危険性認識別で「どちらかと言えば危険だと思う」と回答した者と、自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別の「理解したい(計)」「(「理解したい」又は「ある程度は理解したい」と回答した者)をいう。以下同じ。)は、「どちらかと言えば関心がある」が 60~70% 台と高くなっている。
- 一方、「どちらかと言えば関心がない」では、自転車事故の危険性認識別で「どちらかと言えば危険だと思わない」と回答した者と、自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別の「理解したいとは思わない(計)」「(「それほど理解したいと思わない」又は「理解したいとは思わない」と回答した者)をいう。以下同じ。)で、50%以上と高くなっている。

図 自転車の安全利用・安全運転についての関心度 (N=1,002、総数)

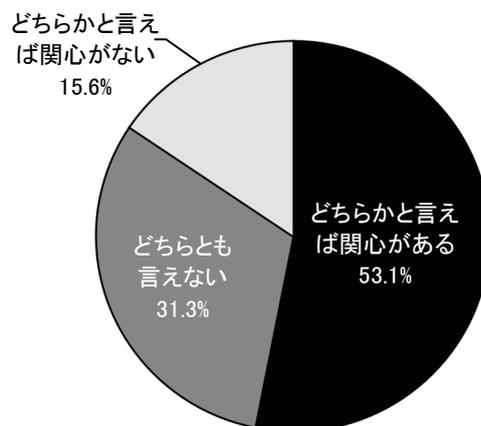


表 属性別にみた自転車の安全利用・安全運転についての関心度-その1 (総数は実数、その他は%)

※ 全体値より 10 ポイント以上高い数値を灰色で着色

	総数	どちらか と言えば 関心 がある	どちら とも 言え ない	どちら か と 言 え ば 関 心 が な い
全 体	(1002)	53.1	31.3	15.6
< 性 年 齢 別 >				
男性(計)	(541)	52.9	33.6	13.5
10 代	(34)	50.0	41.2	8.8
20 代	(54)	59.3	25.9	14.8
30 代	(78)	33.3	41.0	25.6
40 代	(73)	45.2	38.4	16.4
50~64 歳	(141)	51.1	34.8	14.2
65 歳以上	(161)	65.8	28.0	6.2
女性(計)	(461)	53.4	28.6	18.0
10 代	(116)	55.2	30.2	14.7
20 代	(96)	56.3	22.9	20.8
30 代	(72)	54.2	20.8	25.0
40 代	(77)	49.4	35.1	15.6
50~64 歳	(60)	43.3	33.3	23.3
65 歳以上	(40)	62.5	32.5	5.0
< 自転車の利用頻度別 >				
ほとんど毎日	(387)	56.3	28.9	14.7
週に3~4回	(176)	55.1	32.4	12.5
週に1~2回	(279)	51.3	31.9	16.8
月に1~2回	(160)	46.3	35.0	18.8
< 自転車を利用する主な目的別 >				
買い物	(459)	55.3	32.2	12.4
通勤・通学	(331)	50.8	32.3	16.9
その他	(212)	51.9	27.8	20.3
< 自転車事故の危険性認識別 >				
どちらかと言えば危険だと思う	(545)	71.0	20.0	9.0
どちらかと言えば危険だと思わない	(106)	31.1	16.0	52.8
< 自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別 >				
理解したい(計)	(721)	66.9	24.8	8.3
理解したいとは思わない(計)	(87)	12.6	24.1	63.2

- 居住市区町村別では、顕著な差異はみられなかった。
- 知っているがほとんど守っていない自転車交通ルール別と、知らない、かつほとんど守っていない自転車交通ルール別を比較すると、ほとんどの項目で前者の方が「どちらかと言えば関心がある」の数値が高くなっている。

表 属性別にみた自転車の安全利用・安全運転についての関心度-その2(総数は実数、その他は%)

※ 全体値より10ポイント以上高い数値を灰色で着色(ただし、回答数10以上)

	総数	どちらか と言えば 関心がある	どちらと も言えな い	どちらか と言えば 関心が ない
全 体	(1002)	53.1	31.3	15.6
＜ 居住市区町村別 ＞				
東京23区及び政令指定都市	(334)	56.9	26.6	16.5
中核市	(334)	50.6	34.7	14.7
町 村	(334)	51.8	32.6	15.6
＜ 知っているがほとんど守っていない自転車交通ルール別 ＞				
原則車道左側通行	(21)	61.9	23.8	14.3
歩道通行の際は車道寄りを徐行	(13)	61.5	23.1	15.4
車道では車道の信号、歩道では歩道の信号に従う	(9)	66.7	22.2	11.1
飲酒運転の禁止	(10)	10.0	50.0	40.0
夜間はライトを点灯	(13)	38.5	38.5	23.1
ヘルメット着用を努める義務	(371)	55.8	29.6	14.6
自転車専用通行帯を通行(逆走禁止)	(19)	63.2	21.1	15.8
自転車同士の並走禁止	(8)	50.0	37.5	12.5
信号機のある交差点の二段階右折	(22)	63.6	31.8	4.5
右折、左折時等の手信号	(107)	61.7	29.0	9.3
自転車横断帯を通行	(21)	23.8	61.9	14.3
横断歩道では原則押して渡る	(48)	58.3	35.4	6.3
一時停止標識直前で一時停止・安全確認	(26)	46.2	34.6	19.2
二人乗の禁止(幼児同乗以外)	(10)	30.0	40.0	30.0
スマホ等を操作しながらの運転禁止	(14)	14.3	35.7	50.0
イヤホン等を装着しながらの運転禁止	(24)	41.7	29.2	29.2
傘差し運転の禁止	(53)	35.8	35.8	28.3
ブレーキ不良車の運転禁止	(9)	11.1	33.3	55.6
＜ 知らない、かつほとんど守っていない自転車交通ルール別 ＞				
原則車道左側通行	(28)	14.3	28.6	57.1
歩道通行の際は車道寄りを徐行	(38)	21.1	31.6	47.4
車道では車道の信号、歩道では歩道の信号に従う	(33)	18.2	30.3	51.5
飲酒運転の禁止	(18)	5.6	22.2	72.2
夜間はライトを点灯	(17)	0.0	35.3	64.7
ヘルメット着用を努める義務	(32)	15.6	28.1	56.3
自転車専用通行帯を通行(逆走禁止)	(40)	20.0	27.5	52.5
自転車同士の並走禁止	(34)	20.6	29.4	50.0
信号機のある交差点の二段階右折	(129)	41.1	24.8	34.1
右折、左折時等の手信号	(203)	45.3	28.1	26.6
自転車横断帯を通行	(70)	27.1	32.9	40.0
横断歩道では原則押して渡る	(163)	41.7	27.6	30.7
一時停止標識直前で一時停止・安全確認	(55)	30.9	21.8	47.3
二人乗の禁止(幼児同乗以外)	(21)	9.5	14.3	76.2
スマホ等を操作しながらの運転禁止	(16)	0.0	25.0	75.0
イヤホン等を装着しながらの運転禁止	(20)	10.0	15.0	75.0
傘差し運転の禁止	(22)	13.6	22.7	63.6
ブレーキ不良車の運転禁止	(21)	4.8	23.8	71.4

(5) 自転車事故の危険性認識 (SC8)

- 自転車事故の危険性認識は、「どちらかと言えば危険だと思う」が54.4%で過半数を占め、女性10代、及び自転車の安全利用・安全運転についての関心度別で「どちらかと言えば関心がある」と回答した者で70%以上と高くなっている。
- 一方で、男性30代では「どちらかと言えば危険だと思う」が37.2%と低くなっている。

図 自転車事故の危険性認識 (N=1,002、総数)

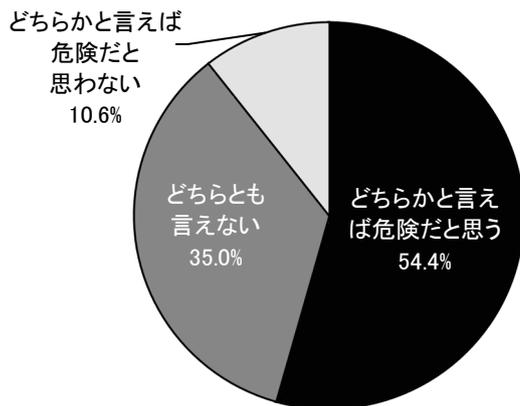


表 属性別にみた自転車事故の危険性認識-その1 (総数は実数、その他は%)

※ 全体値より10ポイント以上高い数値を灰色で着色

	総数	どちらか と言えば 危険だ と思う	どちら とも言 えない	どちらか と言えば 危険だ と思わ ない
全 体	(1002)	54.4	35.0	10.6
< 性 年 齢 別 >				
男性(計)	(541)	52.3	38.3	9.4
10 代	(34)	47.1	47.1	5.9
20 代	(54)	57.4	31.5	11.1
30 代	(78)	37.2	50.0	12.8
40 代	(73)	53.4	41.1	5.5
50~64歳	(141)	53.2	37.6	9.2
65歳以上	(161)	57.8	32.3	9.9
女性(計)	(461)	56.8	31.2	11.9
10 代	(116)	70.7	14.7	14.7
20 代	(96)	52.1	32.3	15.6
30 代	(72)	51.4	37.5	11.1
40 代	(77)	49.4	42.9	7.8
50~64歳	(60)	58.3	30.0	11.7
65歳以上	(40)	50.0	45.0	5.0
< 自転車の利用頻度別 >				
ほとんど毎日	(387)	53.7	34.1	12.1
週に3~4回	(176)	58.5	33.5	8.0
週に1~2回	(279)	53.4	37.6	9.0
月に1~2回	(160)	53.1	34.4	12.5
< 自転車を利用する主な目的別 >				
買い物	(459)	54.2	36.6	9.2
通勤・通学	(331)	54.4	35.3	10.3
その他	(212)	54.7	31.1	14.2
< 自転車の安全利用・安全運転についての関心度別 >				
どちらかと言えば関心がある	(532)	72.7	21.1	6.2
どちらかと言えば関心がない	(156)	31.4	32.7	35.9
< 自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別 >				
理解したい(計)	(721)	64.2	28.6	7.2
理解したいとは思わない(計)	(87)	24.1	34.5	41.4

- 知っているがほとんど守っていない自転車交通ルール別では、「歩道通行の際は車道寄りを徐行」、「イヤホン等を装着しながらの運転禁止」において、「どちらかと言えば危険だと思う」の数値が高くなっている。また、知らない、かつほとんど守っていない自転車交通ルール別では、多くの項目で「どちらかと言えば危険だと思わない」の数値が高くなっている。
- 居住市区町村別では、顕著な差異はみられなかった。

表 属性別にみた自転車事故の危険性認識-その2(総数は実数、その他は%)

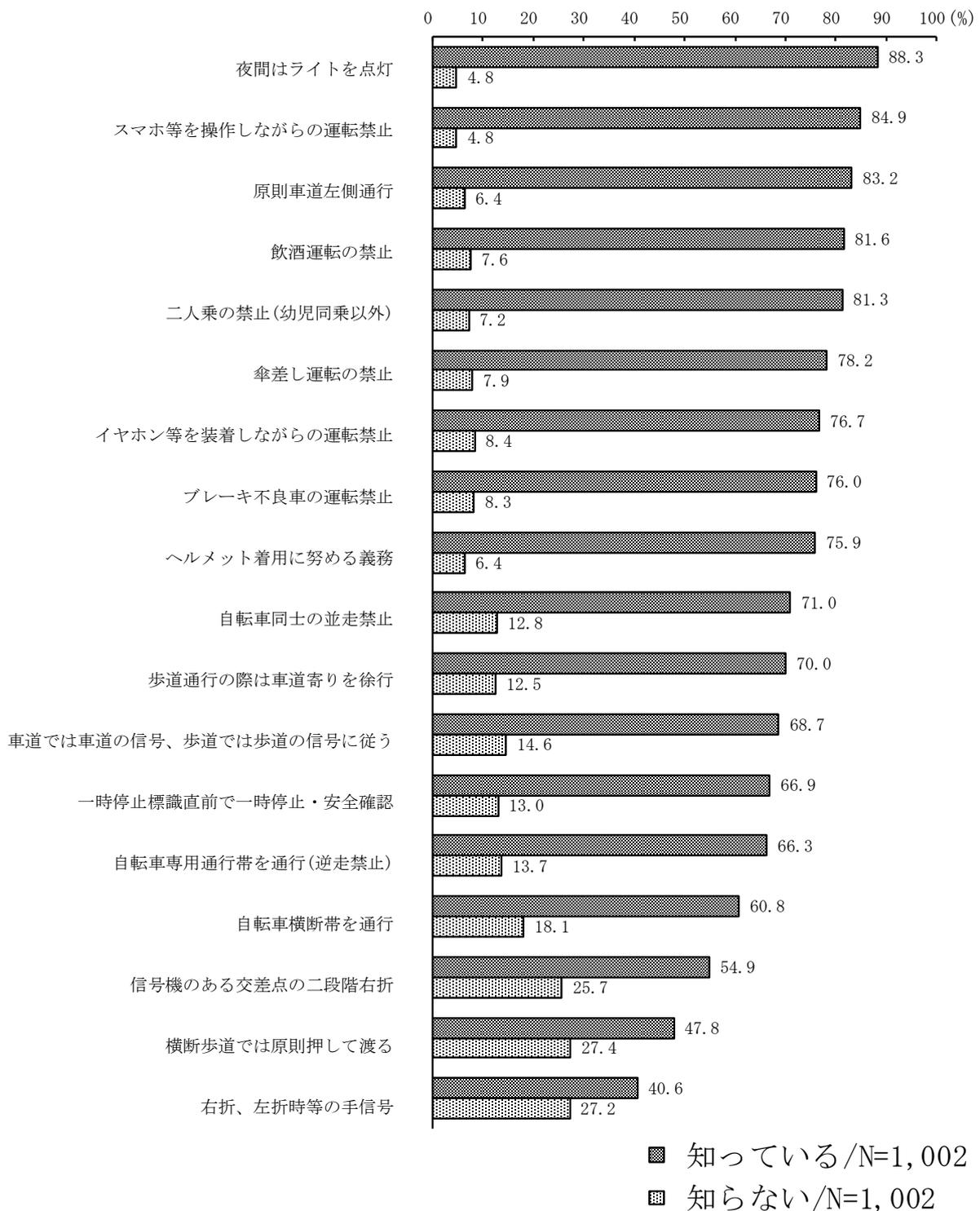
※ 全体値より10ポイント以上高い数値を灰色で着色(ただし、回答数10以上)

	総数	どちらか と言えば 危険だと思 う	どちらと も言えな い	どちらか と言えば 危険だと思 わな い
全 体	(1002)	54.4	35.0	10.6
東京23区及び政令指定都市	(334)	53.3	35.6	11.1
中核市	(334)	55.4	34.4	10.2
町 村	(334)	54.5	35.0	10.5
< 知っているがほとんど守っていない自転車交通ルール別 >				
原則車道左側通行	(21)	57.1	38.1	4.8
歩道通行の際は車道寄りを徐行	(13)	69.2	23.1	7.7
車道では車道の信号、歩道では歩道の信号に従う	(9)	44.4	33.3	22.2
飲酒運転の禁止	(10)	30.0	50.0	20.0
夜間はライトを点灯	(13)	46.2	38.5	15.4
ヘルメット着用に努める義務	(371)	63.6	28.3	8.1
自転車専用通行帯を通行(逆走禁止)	(19)	52.6	42.1	5.3
自転車同士の並走禁止	(8)	62.5	25.0	12.5
信号機のある交差点の二段階右折	(22)	63.6	27.3	9.1
右折、左折時等の手信号	(107)	59.8	28.0	12.1
自転車横断帯を通行	(21)	52.4	33.3	14.3
横断歩道では原則押して渡る	(48)	52.1	35.4	12.5
一時停止標識直前で一時停止・安全確認	(26)	57.7	34.6	7.7
二人乗の禁止(幼児同乗以外)	(10)	50.0	20.0	30.0
スマホ等を操作しながらの運転禁止	(14)	50.0	35.7	14.3
イヤホン等を装着しながらの運転禁止	(24)	66.7	20.8	12.5
傘差し運転の禁止	(53)	52.8	35.8	11.3
ブレーキ不良車の運転禁止	(9)	44.4	22.2	33.3
< 知らない、かつほとんど守っていない自転車交通ルール別 >				
原則車道左側通行	(28)	14.3	42.9	42.9
歩道通行の際は車道寄りを徐行	(38)	34.2	34.2	31.6
車道では車道の信号、歩道では歩道の信号に従う	(33)	33.3	36.4	30.3
飲酒運転の禁止	(18)	16.7	22.2	61.1
夜間はライトを点灯	(17)	11.8	29.4	58.8
ヘルメット着用に努める義務	(32)	28.1	31.3	40.6
自転車専用通行帯を通行(逆走禁止)	(40)	35.0	32.5	32.5
自転車同士の並走禁止	(34)	32.4	38.2	29.4
信号機のある交差点の二段階右折	(129)	52.7	32.6	14.7
右折、左折時等の手信号	(203)	55.2	33.0	11.8
自転車横断帯を通行	(70)	44.3	37.1	18.6
横断歩道では原則押して渡る	(163)	49.7	36.2	14.1
一時停止標識直前で一時停止・安全確認	(55)	50.9	25.5	23.6
二人乗の禁止(幼児同乗以外)	(21)	23.8	19.0	57.1
スマホ等を操作しながらの運転禁止	(16)	6.3	31.3	62.5
イヤホン等を装着しながらの運転禁止	(20)	15.0	25.0	60.0
傘差し運転の禁止	(22)	22.7	27.3	50.0
ブレーキ不良車の運転禁止	(21)	19.0	28.6	52.4

(6) 自転車交通ルールの認知状況 (AQ1)

- 知っている自転車交通ルールとしては、「夜間はライトを点灯」、「スマホ等を操作しながらの運転禁止」、「原則車道左側通行」、「飲酒運転の禁止」、「二人乗の禁止(幼児同乗以外)」の5項目が80%以上と高くなっている。
- 知らない自転車交通ルールとしては、「信号機のある交差点の二段階右折」、「横断歩道では原則押して渡る」、「右折、左折時等の手信号」の3項目が20%以上と高くなっている。

図 自転車交通ルールの認知状況



- 知っている自転車交通ルールの上位項目(70.0%以上の項目)については、男性 65 歳以上で「原則車道左側通行」、「飲酒運転の禁止」、「ブレーキ不良車の運転禁止」が 90%を超える高い数値である。また、女性 65 歳以上では「歩道通行の際は車道寄りを行」の数値が高くなっている。
- 居住市区町村別では、顕著な差異はみられなかった。

表 属性別にみた知っている自転車交通ルール(総数は実数、その他は%)

※ 全体値より 10 ポイント以上高い数値を灰色で着色

	総数	夜間はライトを点灯	スマホ等を操作しながらの運転禁止	原則車道左側通行	飲酒運転の禁止	二人乗の禁止(幼児同乗以外)	傘差し運転の禁止	イヤホン等を装着しながらの運転禁止	ブレーキ不良車の運転禁止	ヘルメット着用による義務	自転車同士の並走禁止	歩道通行の際は車道寄りを徐行
全 体	(1002)	88.3	84.9	83.2	81.6	81.3	78.2	76.7	76.0	75.9	71.0	70.0
＜ 性 年 齢 別 ＞												
男性(計)	(541)	88.9	84.8	84.3	84.1	80.6	76.5	76.2	78.0	77.1	72.3	68.2
10 代	(34)	85.3	79.4	79.4	70.6	79.4	76.5	73.5	76.5	73.5	67.6	64.7
20 代	(54)	83.3	85.2	81.5	74.1	74.1	72.2	72.2	70.4	74.1	63.0	70.4
30 代	(78)	78.2	75.6	69.2	74.4	66.7	64.1	62.8	65.4	69.2	57.7	51.3
40 代	(73)	82.2	79.5	78.1	83.6	74.0	64.4	68.5	65.8	64.4	64.4	61.6
50～64歳	(141)	92.9	84.4	86.5	86.5	82.3	78.0	82.3	79.4	77.3	72.3	69.5
65歳以上	(161)	96.3	93.2	94.4	93.2	91.3	88.2	82.6	91.3	88.2	87.0	78.3
女性(計)	(461)	87.6	85.0	82.0	78.7	82.2	80.3	77.4	73.8	74.6	69.4	72.0
10 代	(116)	89.7	87.1	87.9	69.8	86.2	85.3	80.2	75.0	80.2	75.9	78.4
20 代	(96)	84.4	80.2	72.9	80.2	80.2	78.1	76.0	71.9	64.6	66.7	68.8
30 代	(72)	80.6	81.9	73.6	76.4	76.4	77.8	70.8	69.4	70.8	62.5	56.9
40 代	(77)	88.3	84.4	83.1	83.1	77.9	77.9	77.9	71.4	76.6	61.0	71.4
50～64歳	(60)	93.3	88.3	88.3	86.7	86.7	78.3	85.0	80.0	76.7	76.7	76.7
65歳以上	(40)	92.5	92.5	90.0	85.0	87.5	82.5	72.5	77.5	82.5	75.0	82.5
＜ 自転車利用頻度別 ＞												
ほとんど毎日	(387)	89.4	86.8	84.0	81.7	83.5	81.9	78.0	77.8	77.0	73.4	71.1
週に3～4回	(176)	89.8	88.6	85.8	84.1	81.8	77.3	79.5	77.8	77.8	73.9	70.5
週に1～2回	(279)	84.6	80.6	78.1	77.4	78.5	74.6	75.6	73.5	73.5	68.5	68.8
月に1～2回	(160)	90.6	83.8	87.5	86.3	80.6	76.9	72.5	74.4	75.6	66.3	68.8
＜ 自転車を利用する主な目的別 ＞												
買い物	(459)	88.2	85.4	82.8	82.6	80.4	76.7	76.9	75.4	74.1	70.8	71.0
通勤・通学	(331)	90.6	85.8	84.0	81.3	83.4	82.2	78.5	77.6	78.5	73.1	71.9
その他	(212)	84.9	82.5	83.0	80.2	80.2	75.5	73.6	75.0	75.9	67.9	64.6
＜ 自転車の安全利用・安全運転についての関心度別 ＞												
どちらかと言えば関心がある	(532)	94.9	91.4	91.7	88.0	87.4	86.3	83.1	83.6	84.6	79.9	78.4
どちらかと言えば関心がない	(156)	79.5	75.6	69.2	75.0	68.6	64.1	66.7	64.1	62.2	53.2	55.8
＜ 自転車事故の危険性認識別 ＞												
どちらかと言えば危険だと思う	(545)	93.4	90.3	90.3	85.5	87.3	85.3	82.4	80.9	83.7	77.1	76.3
どちらかと言えば危険だと思わない	(106)	76.4	74.5	74.5	75.5	69.8	68.9	67.9	64.2	64.2	62.3	62.3
＜ 自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別 ＞												
理解したい(計)	(721)	94.0	90.2	89.7	86.8	86.5	83.5	81.3	82.1	82.4	76.4	75.9
理解したいとは思わない(計)	(87)	65.5	63.2	57.5	58.6	56.3	57.5	54.0	46.0	54.0	42.5	46.0
＜ 居住市区町村別 ＞												
東京23区及び政令指定都市	(334)	87.1	84.7	80.2	80.8	81.1	79.0	78.4	74.3	75.1	65.3	71.0
中核市	(334)	87.7	83.2	84.4	80.2	81.7	76.6	74.6	73.7	76.6	72.5	69.5
町 村	(334)	90.1	86.8	85.0	83.8	81.1	79.0	77.2	80.2	76.0	75.1	69.5

- 知らない自転車交通ルールの上位項目(10.0%以上の項目)について、「横断歩道では原則押し渡る」は女性50歳以上、「右折、左折時等の手信号」は女性10代、「信号機のある交差点の二段階右折」は女性30代で、40%以上と高くなっている。
- また、自転車の安全利用・安全運転についての関心度別で「どちらかと言えば関心がない」と回答した者、自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別の「理解したいとは思わない(計)」では、全ての項目で全体値を上回っている。
- 居住市区町村別では、顕著な差異はみられなかった。

表 属性別にみた知らない自転車交通ルール(総数は実数、その他は%)

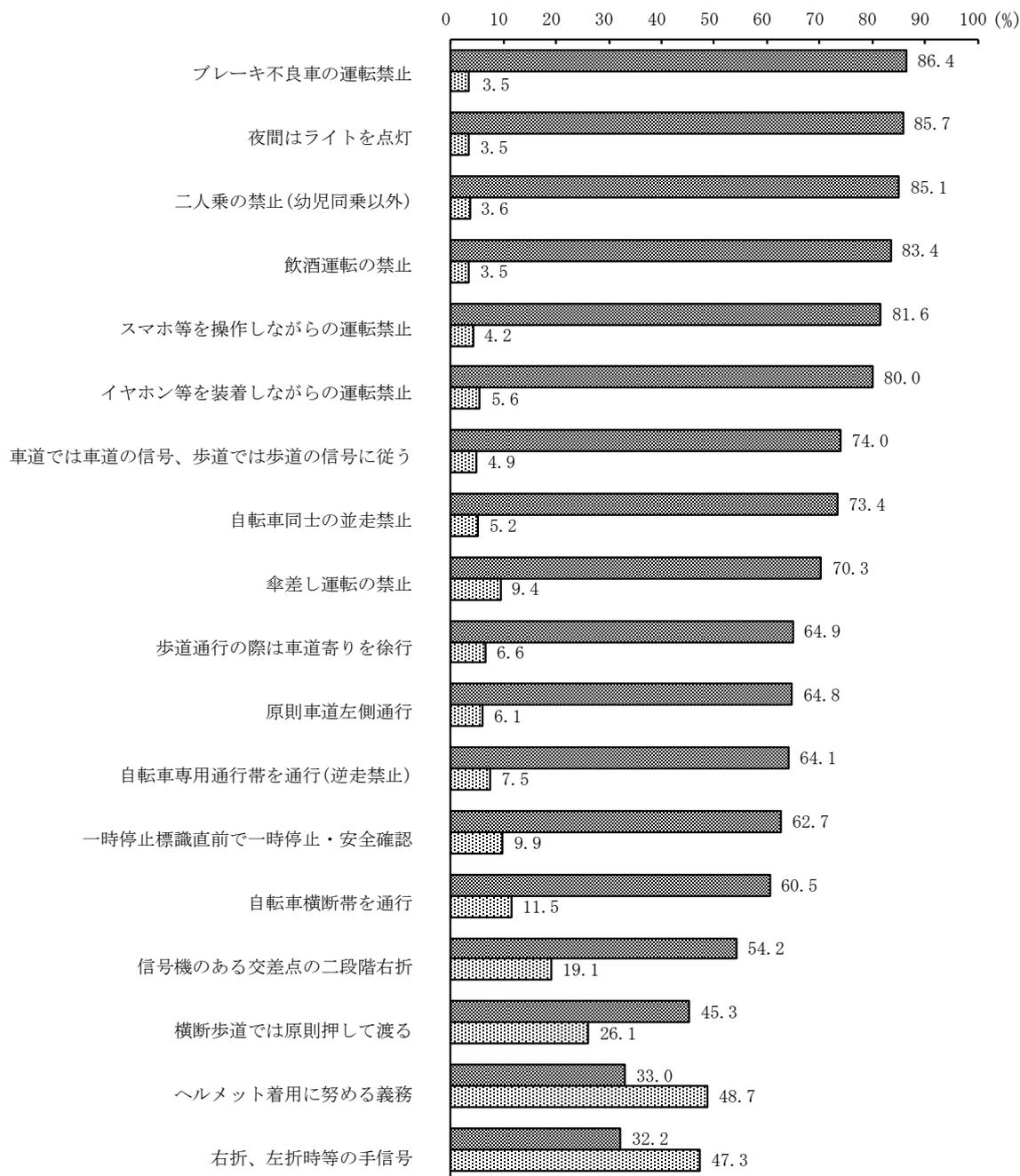
※ 全体値より10ポイント以上高い数値を灰色で着色

	総数	横断歩道では原則押し渡る	右折、左折時等の手信号	信号機のある交差点の二段階右折	自転車横断帯を通行	車道では車道の信号、歩道では歩道の信号に従う	自転車専用通行帯(逆走禁止)	一時停止標識直前で一時停止・安全確認	自転車同士の並走禁止	歩道通行の際は車道寄りを行
全 体	(1002)	27.4	27.2	25.7	18.1	14.6	13.7	13.0	12.8	12.5
< 性 年 齢 別 >										
男性(計)	(541)	24.2	22.0	18.7	15.5	10.7	11.5	9.6	11.3	12.4
10 代	(34)	17.6	35.3	29.4	14.7	8.8	17.6	8.8	14.7	14.7
20 代	(54)	14.8	18.5	18.5	14.8	11.1	7.4	14.8	13.0	11.1
30 代	(78)	32.1	29.5	30.8	21.8	16.7	19.2	16.7	15.4	19.2
40 代	(73)	39.7	31.5	38.4	24.7	19.2	23.3	15.1	19.2	12.3
50~64歳	(141)	24.1	22.0	13.5	13.5	9.2	6.4	7.8	10.6	11.3
65歳以上	(161)	18.0	12.4	6.2	10.6	5.6	6.8	3.7	5.0	9.9
女性(計)	(461)	31.2	33.4	34.1	21.0	19.1	16.3	16.9	14.5	12.6
10 代	(116)	25.9	41.4	38.8	25.9	17.2	19.0	12.9	12.1	9.5
20 代	(96)	26.0	34.4	32.3	24.0	19.8	18.8	17.7	15.6	15.6
30 代	(72)	34.7	27.8	44.4	25.0	27.8	23.6	23.6	18.1	16.7
40 代	(77)	28.6	31.2	27.3	16.9	15.6	11.7	16.9	15.6	11.7
50~64歳	(60)	43.3	30.0	35.0	15.0	20.0	10.0	16.7	13.3	13.3
65歳以上	(40)	40.0	27.5	17.5	10.0	12.5	7.5	15.0	12.5	7.5
< 自転車利用頻度別 >										
ほとんど毎日	(387)	28.9	27.9	30.0	16.8	16.5	12.4	12.1	12.9	12.1
週に3~4回	(176)	25.6	26.1	21.0	19.9	10.8	12.5	11.9	11.4	13.1
週に1~2回	(279)	26.5	26.9	24.4	19.0	17.2	16.8	14.0	12.9	12.5
月に1~2回	(160)	27.5	27.5	23.1	17.5	9.4	12.5	14.4	13.8	12.5
< 自転車を利用する主な目的別 >										
買い物	(459)	26.8	25.1	22.9	18.3	13.3	11.1	12.0	10.9	10.9
通勤・通学	(331)	27.5	29.9	30.2	17.8	14.8	14.5	12.7	13.3	12.7
その他	(212)	28.8	27.8	25.0	17.9	17.0	17.9	15.6	16.0	15.6
< 自転車の安全利用・安全運転についての関心度別 >										
どちらかと言えば関心がある	(532)	22.9	23.7	21.8	12.6	8.8	7.7	8.3	6.8	7.0
どちらかと言えば関心がない	(156)	43.6	42.9	44.9	33.3	30.1	28.8	28.8	29.5	28.2
< 自転車事故の危険性認識別 >										
どちらかと言えば危険だと思う	(545)	26.2	26.8	25.0	18.2	11.6	10.5	11.2	9.9	7.7
どちらかと言えば危険だと思わない	(106)	31.1	33.0	33.0	23.6	24.5	23.6	26.4	20.8	24.5
< 自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別 >										
理解したい(計)	(721)	25.4	25.8	23.2	15.7	11.2	10.1	9.4	9.3	8.7
理解したいとは思わない(計)	(87)	46.0	47.1	46.0	39.1	32.2	37.9	37.9	40.2	34.5
< 居住市区町村別 >										
東京23区及び政令指定都市	(334)	29.6	29.6	28.7	20.1	14.7	14.4	15.3	16.2	11.4
中核市	(334)	29.6	30.8	28.7	18.9	15.6	13.2	13.2	12.0	12.9
町 村	(334)	23.1	21.3	19.8	15.3	13.5	13.5	10.5	10.2	13.2

(7) 自転車交通ルールへの遵守状況 (BQ1)

- 守っている自転車交通ルールとしては、「ブレーキ不良車の運転禁止」、「夜間はライトを点灯」、「二人乗の禁止(幼児同乗以外)」、「飲酒運転の禁止」、「スマホ等を操作しながらの運転禁止」、「イヤホン等を装着しながらの運転禁止」の6項目が80%以上と高くなっている。
- ほとんど守っていない自転車交通ルールとしては、「ヘルメット着用を努める義務」、「右折、左折時等の手信号」の2項目が、5割弱と高くなっている。

図 自転車交通ルールの遵守状況



■ 守っている/N=1,002
 ■ ほとんど守っていない/N=1,002

- 守っている自転車交通ルールの上位項目(回答率70.0%以上の項目)について、全体値より10ポイント以上数値が高い項目は、若年層と高齢層に多くみられ、女性10代で「飲酒運転の禁止」、「車道では車道の信号、歩道では歩道の信号に従う」、男女10代で「傘差し運転の禁止」の数値が高い。
- 一方、女性65歳以上で「スマホ等を操作しながらの運転禁止」、女性50歳以上で「イヤホン等を装着しながらの運転禁止」、男性65歳以上及び女性50歳以上で「自転車同士の並走禁止」の数値が高くなっている。
- 居住市区町村別では、顕著な差異はみられなかった。

表 属性別にみた守っている自転車交通ルール(総数は実数、その他は%)

※ 全体値より10ポイント以上高い数値を灰色で着色

	総数	ブレーキ不良車の運転禁止	夜間はライトを点灯	二人乗の禁止(幼児同乗以外)	飲酒運転の禁止	スマホ等を操作しながらの運転禁止	イヤホン等を装着しながらの運転禁止	車道では車道の信号、歩道では歩道の信号に従う	自転車同士の並走禁止	傘差し運転の禁止
全 体	(1002)	86.4	85.7	85.1	83.4	81.6	80.0	74.0	73.4	70.3
< 性 年 齢 別 >										
男性(計)	(541)	83.9	83.9	82.6	80.2	79.9	78.0	71.7	73.9	66.0
10代	(34)	79.4	82.4	88.2	85.3	76.5	82.4	76.5	58.8	88.2
20代	(54)	81.5	85.2	79.6	81.5	79.6	74.1	68.5	72.2	68.5
30代	(78)	67.9	70.5	67.9	69.2	60.3	62.8	61.5	61.5	53.8
40代	(73)	76.7	76.7	83.6	79.5	74.0	69.9	64.4	68.5	49.3
50~64歳	(141)	88.7	87.2	85.1	80.9	82.3	82.3	71.6	75.9	63.8
65歳以上	(161)	92.5	90.7	87.0	83.9	90.7	85.7	80.1	84.5	75.8
女性(計)	(461)	89.4	87.9	88.1	87.2	83.7	82.4	76.6	72.7	75.3
10代	(116)	91.4	89.7	92.2	94.8	79.3	81.0	84.5	62.9	87.1
20代	(96)	85.4	88.5	83.3	80.2	80.2	74.0	72.9	70.8	69.8
30代	(72)	86.1	81.9	80.6	81.9	81.9	77.8	68.1	69.4	76.4
40代	(77)	90.9	88.3	92.2	88.3	87.0	87.0	75.3	76.6	66.2
50~64歳	(60)	93.3	88.3	90.0	90.0	90.0	91.7	75.0	85.0	73.3
65歳以上	(40)	90.0	90.0	90.0	85.0	92.5	92.5	82.5	85.0	72.5
< 自転車の利用頻度別 >										
ほとんど毎日	(387)	86.8	86.3	86.8	82.7	80.6	79.1	73.9	72.1	66.7
週に3~4回	(176)	88.1	85.8	84.1	85.8	81.8	81.8	72.2	75.6	73.3
週に1~2回	(279)	83.9	85.7	83.2	82.4	81.0	82.1	73.5	76.0	71.3
月に1~2回	(160)	88.1	84.4	85.6	84.4	85.0	76.9	76.9	69.4	73.8
< 自転車を利用する主な目的別 >										
買い物	(459)	86.5	86.3	84.1	83.7	84.1	82.4	74.3	76.5	71.0
通勤・通学	(331)	86.7	85.8	86.7	84.6	77.9	77.0	73.4	68.0	67.1
その他	(212)	85.8	84.4	84.9	81.1	82.1	79.7	74.1	75.0	73.6
< 自転車の安全利用・安全運転についての関心度別 >										
どちらかと言えば関心がある	(532)	93.6	92.7	92.3	91.2	90.6	87.0	81.8	82.5	78.8
どちらかと言えば関心がない	(156)	71.8	74.4	71.2	68.6	65.4	64.7	55.8	57.7	53.8
< 自転車事故の危険性認識別 >										
どちらかと言えば危険だと思う	(545)	90.5	90.6	89.5	86.8	85.9	82.9	78.5	76.3	73.4
どちらかと言えば危険だと思わない	(106)	75.5	77.4	72.6	77.4	71.7	71.7	67.9	69.8	66.0
< 自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別 >										
理解したい(計)	(721)	91.5	90.4	89.7	87.9	87.7	84.3	80.2	78.9	75.5
理解したいとは思わない(計)	(87)	65.5	62.1	63.2	62.1	54.0	56.3	49.4	43.7	48.3
< 居住市区町村別 >										
東京23区及び政令指定都市	(334)	84.7	82.9	84.7	83.2	81.7	77.5	75.1	71.6	71.0
中核市	(334)	84.7	86.2	83.5	82.9	81.4	80.5	71.3	72.8	65.0
町 村	(334)	89.8	88.0	87.1	84.1	81.7	82.0	75.4	75.7	74.9

- ほとんど守っていない自転車交通ルールの上位項目(回答率 10.0%以上)については、中年年齢層では、男性 40 代で「信号機のある交差点の二段階右折」、女性 40 代で「ヘルメット着用に努める義務」、「右折、左折時等の手信号」の数値が高い。
- 高年齢層では、女性 50～64 歳で「ヘルメット着用に努める義務」の数値が高くなっている。
- 自転車の安全利用・安全運転についての関心度別で「どちらかと言えば関心がない」と回答した者は、「ヘルメット着用に努める義務」、「横断歩道では原則押して渡る」、「信号機のある交差点の二段階右折」、「自転車横断帯を通行」の数値が高い。
- また、自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別の「理解したいとは思わない(計)」は、「横断歩道では原則押して渡る」、「信号機のある交差点の二段階右折」、「自転車横断帯を通行」の数値が高い。
- 居住市区町村別では、顕著な差異はみられなかった。

表 属性別にみたほとんど守っていない自転車交通ルール(総数は実数、その他は%)

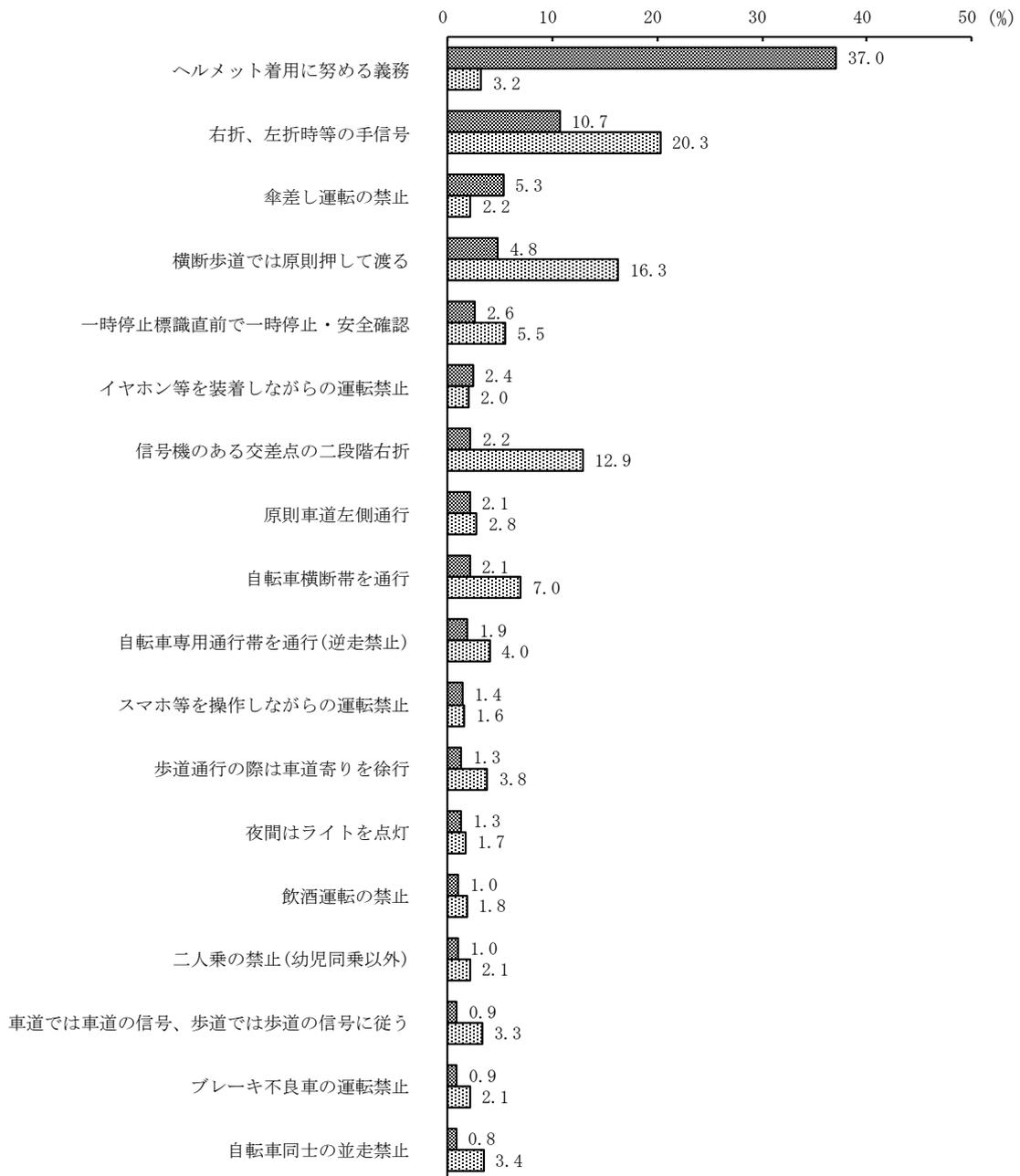
※ 全体値より 10 ポイント以上高い数値を灰色で着色

	総数	ヘルメット着用 に努める義務	右折、左折時等 の手信号	横断歩道では 原則押し て渡る	信号機のある 交差点の二段 階右折	自転車横断帯 を通行
全 体	(1002)	48.7	47.3	26.1	19.1	11.5
< 性 年 齢 別 >						
男性(計)	(541)	44.7	43.3	26.4	17.0	10.0
10 代	(34)	35.3	41.2	26.5	20.6	14.7
20 代	(54)	38.9	25.9	18.5	18.5	9.3
30 代	(78)	43.6	46.2	32.1	20.5	16.7
40 代	(73)	52.1	49.3	35.6	30.1	13.7
50～64歳	(141)	52.5	55.3	32.6	19.9	9.9
65歳以上	(161)	39.1	34.8	16.8	5.6	4.3
女性(計)	(461)	53.4	52.1	25.8	21.5	13.2
10 代	(116)	47.4	55.2	23.3	18.1	10.3
20 代	(96)	45.8	42.7	15.6	22.9	16.7
30 代	(72)	50.0	50.0	31.9	25.0	13.9
40 代	(77)	68.8	59.7	33.8	27.3	15.6
50～64歳	(60)	65.0	56.7	28.3	21.7	16.7
65歳以上	(40)	47.5	47.5	27.5	10.0	2.5
< 自転車の利用頻度別 >						
ほとんど毎日	(387)	49.9	49.4	29.5	23.5	12.4
週に3～4回	(176)	54.5	51.1	24.4	14.8	10.2
週に1～2回	(279)	45.9	44.8	24.7	18.6	12.9
月に1～2回	(160)	44.4	42.5	22.5	13.8	8.1
< 自転車を利用する主な目的別 >						
買い物	(459)	51.2	45.8	23.1	15.9	9.2
通勤・通学	(331)	50.2	52.6	29.9	25.7	14.2
その他	(212)	41.0	42.5	26.9	15.6	12.3
< 自転車の安全利用・安全運転についての関心度別 >						
どちらかと言えば関心がある	(532)	44.7	47.2	22.9	16.0	6.8
どちらかと言えば関心がない	(156)	59.0	55.8	42.3	35.3	23.1
< 自転車事故の危険性認識別 >						
どちらかと言えば危険だと思う	(545)	50.6	49.9	24.0	19.3	9.5
どちらかと言えば危険だと思わない	(106)	48.1	45.3	31.1	22.6	15.1
< 自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別 >						
理解したい(計)	(721)	47.4	47.7	23.6	16.2	8.6
理解したいとは思わない(計)	(87)	58.6	56.3	47.1	41.4	33.3
< 居住市区町村別 >						
東京23区及び政令指定都市	(334)	49.1	48.2	26.6	22.2	11.7
中核市	(334)	49.7	47.6	27.2	20.7	12.3
町 村	(334)	47.3	46.1	24.6	14.4	10.5

(8) 自転車交通ルールの認知・遵守状況 (AQ1 × BQ1)

- 知っているがほとんど守っていない自転車交通ルールとしては、「ヘルメット着用を努める義務」が、37.0%で最も高くなっている。
- 知らない、かつほとんど守っていない自転車交通ルールとしては、「右折、左折時等の手信号」(20.3%)、「横断歩道では原則押して渡る」(16.3%)、「信号機のある交差点の二段階右折」(12.9%)の順で数値が高い。

図 自転車交通ルールの認知・遵守状況



■ 知っているがほとんど守っていない/N=1,002
 □ 知らない、かつほとんど守っていない/N=1,002

- 知っているがほとんど守っていない自転車交通ルールの上位項目(10.0%以上の項目)について、女性 40～64 歳は、他の性別・年代と比較して「ヘルメット着用に努める義務」の数値が高くなっている。
- 居住市区町村別では、顕著な差異はみられなかった。

表 属性別にみた知っているがほとんど守っていない自転車交通ルール(総数は実数、その他は%)

※ 全体値より10ポイント以上高い数値を灰色で着色

	総数	ヘルメット着用に努める義務	右折、左折時等の手信号
全 体	(1002)	37.0	10.7
< 性 年 齢 別 >			
男性(計)	(541)	35.1	13.1
10 代	(34)	23.5	5.9
20 代	(54)	31.5	11.1
30 代	(78)	32.1	6.4
40 代	(73)	35.6	12.3
50～64歳	(141)	40.4	16.3
65歳以上	(161)	35.4	16.1
女性(計)	(461)	39.3	7.8
10 代	(116)	36.2	6.0
20 代	(96)	24.0	4.2
30 代	(72)	38.9	8.3
40 代	(77)	53.2	10.4
50～64歳	(60)	50.0	10.0
65歳以上	(40)	42.5	12.5
< 自転車の利用頻度別 >			
ほとんど毎日	(387)	38.5	9.3
週に3～4回	(176)	44.3	15.3
週に1～2回	(279)	33.7	10.4
月に1～2回	(160)	31.3	9.4
< 自転車を利用する主な目的別 >			
買い物	(459)	38.6	10.9
通勤・通学	(331)	40.2	10.6
その他	(212)	28.8	10.4
< 自転車の安全利用・安全運転についての関心度別 >			
どちらかと言えば関心がある	(532)	38.9	12.4
どちらかと言えば関心がない	(156)	34.6	6.4
< 自転車事故の危険性認識別 >			
どちらかと言えば危険だと思う	(545)	43.3	11.7
どちらかと言えば危険だと思わない	(106)	28.3	12.3
< 自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別 >			
理解したい(計)	(721)	39.1	11.1
理解したいとは思わない(計)	(87)	29.9	6.9
< 居住市区町村別 >			
東京23区及び政令指定都市	(334)	38.6	10.8
中核市	(334)	37.7	11.1
町 村	(334)	34.7	10.2

- 知らない、かつほとんど守っていない自転車交通ルールの上位項目(10.0%以上の項目)について、若年層では、女性10代で「右折、左折時等の手信号」の数値が高い。
- 中年年齢層では、男性40代で「信号機のある交差点の二段階右折」、女性30代で「横断歩道では原則押して渡る」の数値が高い。
- また、自転車の安全利用・安全運転についての関心度別で「どちらかと言えば関心がない」と回答した者、自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別の「理解したいとは思わない(計)」は、「右折、左折時等の手信号」、「横断歩道では原則押して渡る」、「信号機のある交差点の二段階右折」の3項目とも全体値を10ポイント以上上回っている。
- 居住市区町村別では、顕著な差異はみられなかった。

表 属性別にみた知らない、かつほとんど守っていない自転車交通ルール(総数は実数、その他は%)

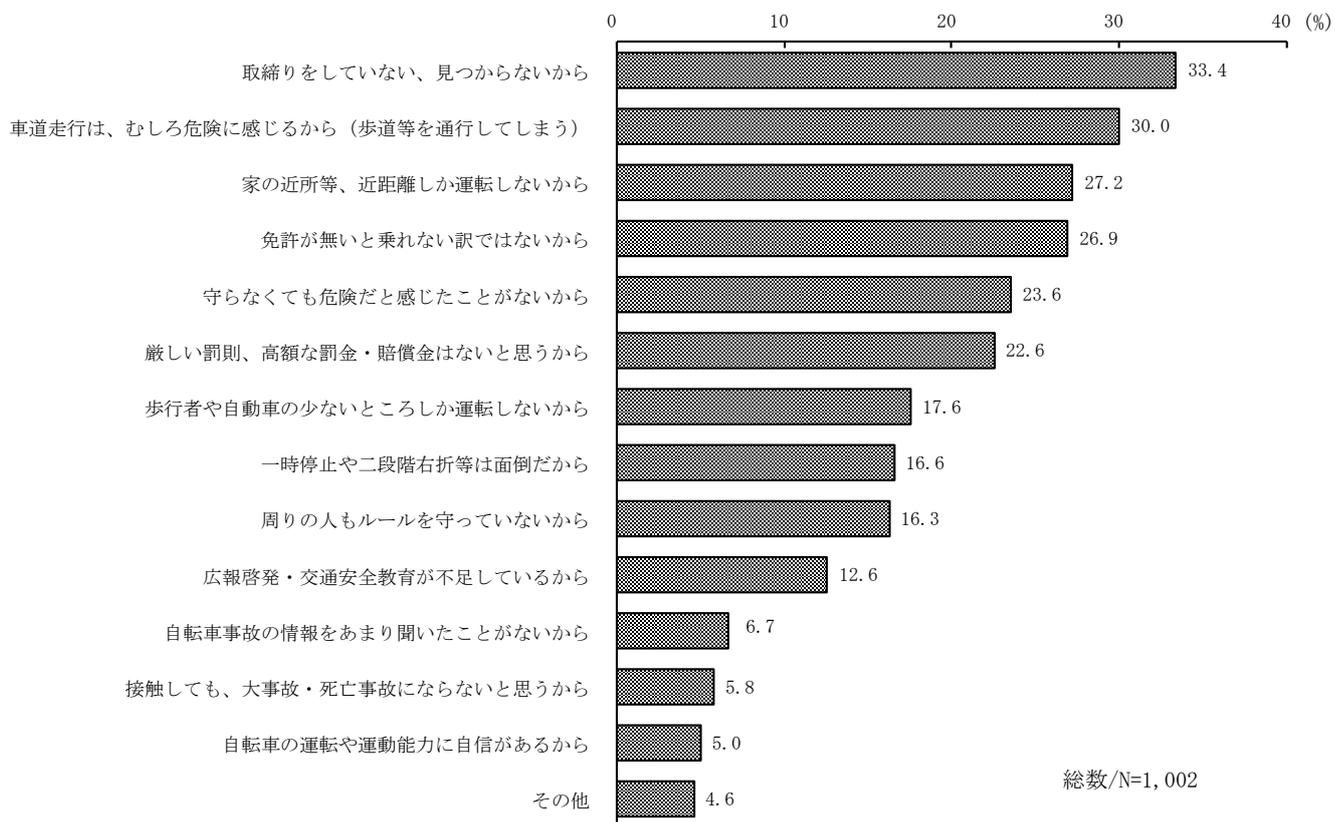
※ 全体値より10ポイント以上高い数値を灰色で着色

	総数	右折、左折時等の手信号	横断歩道では原則押して渡る	信号機のある交差点の二段階右折
全 体	(1002)	20.3	16.3	12.9
< 性 年 齢 別 >				
男性(計)	(541)	15.5	15.0	9.6
10 代	(34)	20.6	17.6	17.6
20 代	(54)	7.4	7.4	9.3
30 代	(78)	24.4	20.5	16.7
40 代	(73)	20.5	24.7	23.3
50~64歳	(141)	18.4	14.2	7.1
65歳以上	(161)	8.1	10.6	0.6
女性(計)	(461)	25.8	17.8	16.7
10 代	(116)	32.8	12.9	14.7
20 代	(96)	25.0	10.4	19.8
30 代	(72)	19.4	26.4	22.2
40 代	(77)	27.3	19.5	16.9
50~64歳	(60)	23.3	23.3	20.0
65歳以上	(40)	20.0	22.5	0.0
< 自転車利用頻度別 >				
ほとんど毎日	(387)	20.9	18.6	16.0
週に3~4回	(176)	19.3	17.0	10.2
週に1~2回	(279)	20.1	12.9	11.8
月に1~2回	(160)	20.0	15.6	10.0
< 自転車を利用する主な目的別 >				
買い物	(459)	18.7	14.2	10.5
通勤・通学	(331)	23.3	19.0	17.8
その他	(212)	18.9	16.5	10.4
< 自転車の安全利用・安全運転についての関心度別 >				
どちらかと言えば関心がある	(532)	17.3	12.8	10.0
どちらかと言えば関心がない	(156)	34.6	32.1	28.2
< 自転車事故の危険性認識別 >				
どちらかと言えば危険だと思う	(545)	20.6	14.9	12.5
どちらかと言えば危険だと思わない	(106)	22.6	21.7	17.9
< 自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別 >				
理解したい(計)	(721)	19.7	14.8	11.0
理解したいとは思わない(計)	(87)	37.9	34.5	32.2
< 居住市区町村別 >				
東京23区及び政令指定都市	(334)	21.0	17.4	15.3
中核市	(334)	22.2	16.2	13.2
町 村	(334)	17.7	15.3	10.2

(9) 自転車の交通ルールをわかっても違反をしてしまう理由 (Q2)

- 自転車の交通ルールをわかっても違反をしてしまう理由としては、「取締りをしていない、見つからないから」が 33.4%で最も高く、以下「車道走行は、むしろ危険に感じるから(歩道等を通行してしまう)」(30.0%)、「家の近所等、近距離しか運転しないから」(27.2%)、「免許が無いと乗れない訳ではないから」(26.9%)と続く。

図 自転車の交通ルールをわかっても違反をしてしまう理由



- 全体で最も数値が高かった「取締りをしていない、見つからないから」は、男女とも10代で全体値を10ポイント以上上回っている。女性10代では「周りの人もルールを守っていないから」の数値も高い。
- 高齢層では、女性50～64歳で「車道走行は、むしろ危険に感じるから(歩道等を通行してしまう)」、「免許が無いと乗れない訳ではないから」、男女65歳以上で「家の近所等、近距離しか運転しないから」の数値が高い。
- 知っているがほとんど守っていない自転車交通ルール別の「二人乗の禁止(幼児同乗以外)」において、「取締りをしていない、見つからないから」、「免許が無いと乗れない訳ではないから」、「周りの人もルールを守っていないから」で60%以上と高くなっている。
- 居住市区町村別では、顕著な差異はみられなかった。

表 属性別にみた自転車の交通ルールをわかっているにもかかわらず違反をしてしまう理由(総数は実数、その他は%)

※ 全体値より10ポイント以上高い数値を灰色で着色(ただし、回答数10以上)

	総数	取締りを していない、 見つからない から	車道走行は、 むしろ危険に 感じるから(歩 道等を通行し てしまう)	家の近所等、 近距離しか 運転しない から	免許が 無いと乗 れない から	守らな くても危 険だと感 じない から	厳しい罰 則、高額 な罰金・ 賠償金 はないと 思うから	歩行者 や自動 車の少 ないこと ろしか運 転しない から	一時停 止や二 段階右 折等は 面倒だ から	周りの人 もルー ルを守 ってい ない から	広報啓 発・交 通安 全教 育が不 足して いる から
全 体	(1002)	33.4	30.0	27.2	26.9	23.6	22.6	17.6	16.6	16.3	12.6
< 性 年 齢 別 >											
男性(計)	(541)	34.0	29.8	27.4	26.2	26.1	25.0	17.6	17.4	12.9	12.4
10 代	(34)	50.0	17.6	11.8	14.7	29.4	23.5	14.7	23.5	23.5	14.7
20 代	(54)	40.7	14.8	20.4	24.1	29.6	22.2	24.1	18.5	14.8	11.1
30 代	(78)	32.1	14.1	23.1	16.7	23.1	26.9	19.2	12.8	11.5	10.3
40 代	(73)	26.0	28.8	21.9	27.4	23.3	21.9	12.3	16.4	15.1	15.1
50～64歳	(141)	33.3	38.3	26.2	29.1	22.7	24.8	14.2	17.7	12.1	9.9
65歳以上	(161)	33.5	37.9	38.5	31.1	29.8	26.7	20.5	18.0	10.6	14.3
女性(計)	(461)	32.8	30.4	27.1	27.8	20.6	19.7	17.6	15.6	20.2	12.8
10 代	(116)	48.3	28.4	25.9	26.7	32.8	23.3	13.8	19.0	31.0	8.6
20 代	(96)	30.2	22.9	25.0	22.9	20.8	16.7	19.8	11.5	22.9	18.8
30 代	(72)	20.8	33.3	27.8	25.0	16.7	27.8	19.4	15.3	15.3	13.9
40 代	(77)	28.6	26.0	22.1	26.0	11.7	13.0	19.5	14.3	15.6	5.2
50～64歳	(60)	21.7	41.7	28.3	38.3	13.3	10.0	13.3	18.3	13.3	18.3
65歳以上	(40)	40.0	40.0	42.5	35.0	20.0	30.0	22.5	15.0	10.0	15.0
< 自転車の利用頻度別 >											
ほとんど毎日	(387)	33.9	29.7	24.0	23.5	23.8	22.7	15.5	17.3	15.5	12.9
週に3～4回	(176)	27.3	33.5	26.1	24.4	15.9	24.4	21.6	14.2	20.5	16.5
週に1～2回	(279)	34.8	28.0	30.5	30.5	25.4	18.3	17.9	18.6	15.8	10.8
月に1～2回	(160)	36.9	30.6	30.6	31.9	28.1	27.5	17.5	13.8	14.4	10.6
< 自転車を利用する主な目的別 >											
買い物	(459)	31.8	30.5	29.6	28.1	24.4	21.6	17.0	17.2	15.7	12.9
通勤・通学	(331)	34.7	27.8	22.4	21.8	23.3	20.8	18.1	15.4	18.1	10.3
その他	(212)	34.9	32.5	29.7	32.5	22.2	27.4	17.9	17.0	14.6	15.6
< 自転車の安全利用・安全運転についての関心度別 >											
どちらかと言えば関心がある	(532)	36.3	35.2	27.1	29.7	25.4	26.3	19.4	18.0	16.0	15.6
どちらかと言えば関心がない	(156)	32.1	23.1	25.0	20.5	19.9	16.7	10.9	16.7	23.1	10.3
< 自転車事故の危険性認識別 >											
どちらかと言えば危険だと思う	(545)	35.6	33.8	26.8	28.3	22.4	26.4	19.1	17.6	17.8	13.9
どちらかと言えば危険だと思わない	(106)	31.1	21.7	25.5	27.4	31.1	22.6	13.2	15.1	17.9	11.3
< 自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別 >											
理解したい(計)	(721)	36.2	33.0	28.2	29.7	24.7	25.1	18.9	17.8	17.5	13.3
理解したいとは思わない(計)	(87)	24.1	17.2	20.7	17.2	24.1	17.2	13.8	11.5	16.1	14.9
< 居住市区町村別 >											
東京23区及び政令指定都市	(334)	32.6	28.7	26.0	24.0	26.6	22.2	15.6	16.5	21.0	13.2
中核市	(334)	35.9	29.6	23.4	25.1	21.0	22.8	14.1	17.7	14.1	11.7
町 村	(334)	31.7	31.7	32.3	31.7	23.1	22.8	23.1	15.6	13.8	12.9
< 知っているがほとんど守っていない自転車交通ルール別 >											
原則車道左側通行	(21)	33.3	47.6	28.6	19.0	9.5	28.6	38.1	14.3	19.0	14.3
歩道通行の際は車道寄りを徐行	(13)	38.5	38.5	30.8	30.8	30.8	30.8	23.1	30.8	23.1	15.4
車道では車道の信号、歩道では歩道の信号に従う	(9)	44.4	33.3	33.3	55.6	44.4	33.3	11.1	33.3	33.3	44.4
飲酒運転の禁止	(10)	30.0	40.0	20.0	40.0	40.0	30.0	30.0	20.0	20.0	20.0
夜間はライトを点灯	(13)	38.5	15.4	30.8	23.1	38.5	46.2	15.4	15.4	38.5	7.7
ヘルメット着用を努める義務	(371)	34.0	42.0	34.0	25.6	26.7	22.6	21.6	19.9	17.3	9.2
自転車専用通行帯を通行(逆走禁止)	(19)	36.8	36.8	26.3	26.3	36.8	31.6	31.6	21.1	15.8	21.1
自転車同士の並走禁止	(8)	50.0	50.0	25.0	37.5	12.5	25.0	25.0	37.5	62.5	12.5
信号機のある交差点の二段階右折	(22)	22.7	50.0	9.1	31.8	31.8	31.8	13.6	36.4	9.1	9.1
右折、左折時等の手信号	(107)	30.8	45.8	29.0	25.2	26.2	22.4	19.6	22.4	15.0	8.4
自転車横断帯を通行	(21)	23.8	28.6	33.3	33.3	23.8	23.8	19.0	33.3	14.3	4.8
横断歩道では原則押して渡る	(48)	37.5	45.8	27.1	35.4	20.8	27.1	25.0	31.3	16.7	6.3
一時停止標識直前で一時停止・安全確認	(26)	38.5	34.6	15.4	38.5	30.8	30.8	19.2	34.6	26.9	11.5
二人乗の禁止(幼児同乗以外)	(10)	70.0	20.0	40.0	60.0	40.0	40.0	30.0	40.0	60.0	20.0
スマホ等を操作しながらの運転禁止	(14)	28.6	42.9	7.1	35.7	28.6	7.1	21.4	7.1	28.6	0.0
イヤホン等を装着しながらの運転禁止	(24)	37.5	25.0	29.2	25.0	41.7	20.8	25.0	16.7	33.3	8.3
傘差し運転の禁止	(53)	26.4	30.2	24.5	22.6	26.4	26.4	7.5	18.9	24.5	5.7
ブレーキ不良車の運転禁止	(9)	55.6	11.1	22.2	22.2	33.3	33.3	11.1	11.1	44.4	0.0

表 自転車の交通ルールをわかっているにもかかわらず違反してしまう理由、その他の回答内容

男性	10代	歩行者がとがめないから。
男性	10代	ヘルメットの持ち運びが大変だから。
男性	10代	急いでいるから。
女性	10代	自分の欲望が勝ってしまう。
女性	10代	歩道には人がいて歩道が使えないのに、車道がすごく狭かったり、路上駐車している車がある時など、すごく不便。
女性	10代	時間がないから。
男性	20代	車が待機しているから車に先を譲ってから渡っている。手信号は、その存在を忘れていた。手信号をやっている人を見たことがなく、その存在を思い出す機会がない。
女性	20代	日傘が必要だから。
女性	20代	ヘルメットも必要だが、膝を守った方がよい。基本的に頭より膝。(怪我したことあり)
女性	20代	雨の日にかっぱを着るのが大変だから。
女性	20代	ルールが把握しきれていない。自転車が車道ならそれなりの道幅がないと走りづらい。
女性	20代	自分は大丈夫という思い込み・油断から。
男性	30代	ヘルメットを持ってない。
男性	30代	やむを得ない時もある。(時間に余裕がない時など)
男性	30代	守る事がクレームになる。他の法令違反になる。
男性	30代	事故と縁がないから。
女性	30代	学生など交通ルールを守らない相手とすれ違う際など、必ずしも交通ルールを守ることで安全を得られるわけではないため。
女性	30代	手信号や二段階右折などの言葉を聞いたことがない。自動車教習を受けたことがないので、標識などを見ても意味を知らないし、そもそもルールを知る機会がない。
女性	30代	守っていても歩行者や自動車側がルールを把握しておらず、両者が立ち止まる謎の時間が発生することが多々起こるから。
男性	40代	法律を知らない・無視する他者(自転車・バイク・自動車)から身を守るため。歩行者・自転車共用信号が赤になったため停車したら、後続の自転車に追突された。
男性	40代	警察の取締りが不定期だから。
女性	40代	車もルールを守っていない。
女性	40代	手信号は覚えてないので。
女性	40代	知らなかったから。
女性	40代	ヘルメットを持っていないから。
男性	50～64歳	もっと厳しく取締るべき事案。
男性	50～64歳	子供のころからの癖、慣れ。
女性	50～64歳	走行している周りに車や歩行者がいないから。
女性	50～64歳	なんとなく、これまでのクセで。
女性	50～64歳	手信号をする方がふらふらして危ないから。
男性	65歳以上	最近まで歩道での運転が許可されていたから、法令が変わったからといって、対応するのに時間を要するものもある。

(10) 自転車の安全利用・安全運転への理解に対する意欲 (Q3)

- 自転車の安全利用・安全運転への理解に対する意欲は、「理解したい」が 26.7%、「ある程度は理解したい」が 45.2%を占め、これらを合わせた「理解したい(計)」は 70%を超える。
- 「理解したい(計)」は、男性 65 歳以上、女性 10 代、自転車の安全利用・安全運転についての関心度別で「どちらかと言えば関心がある」と回答した者、自転車事故の危険性認識別で「どちらかと言えば危険だと思う」と回答した者で、80%以上と高くなっている。
- 一方、「理解したいとは思わない」と「それほど理解したいとは思わない」を合わせた「理解したいとは思わない(計)」は、男性 30 代、自転車の安全利用・安全運転についての関心度別で「どちらかと言えば関心がない」と回答した者、自転車事故の危険性認識別で「どちらかと言えば危険だと思わない」と回答した者で数値が高い。
- 居住市区町村別では、顕著な差異はみられなかった。

図 自転車の安全利用・安全運転理解への意欲 (N=1,002、総数)

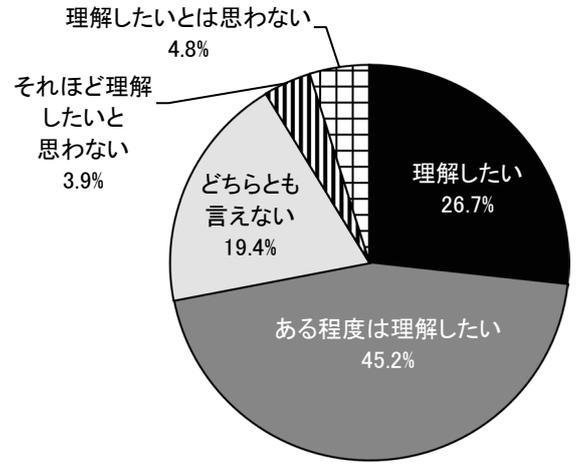


表 属性別にみた自転車の安全利用・安全運転への理解に対する意欲 (総数は実数、その他は%)

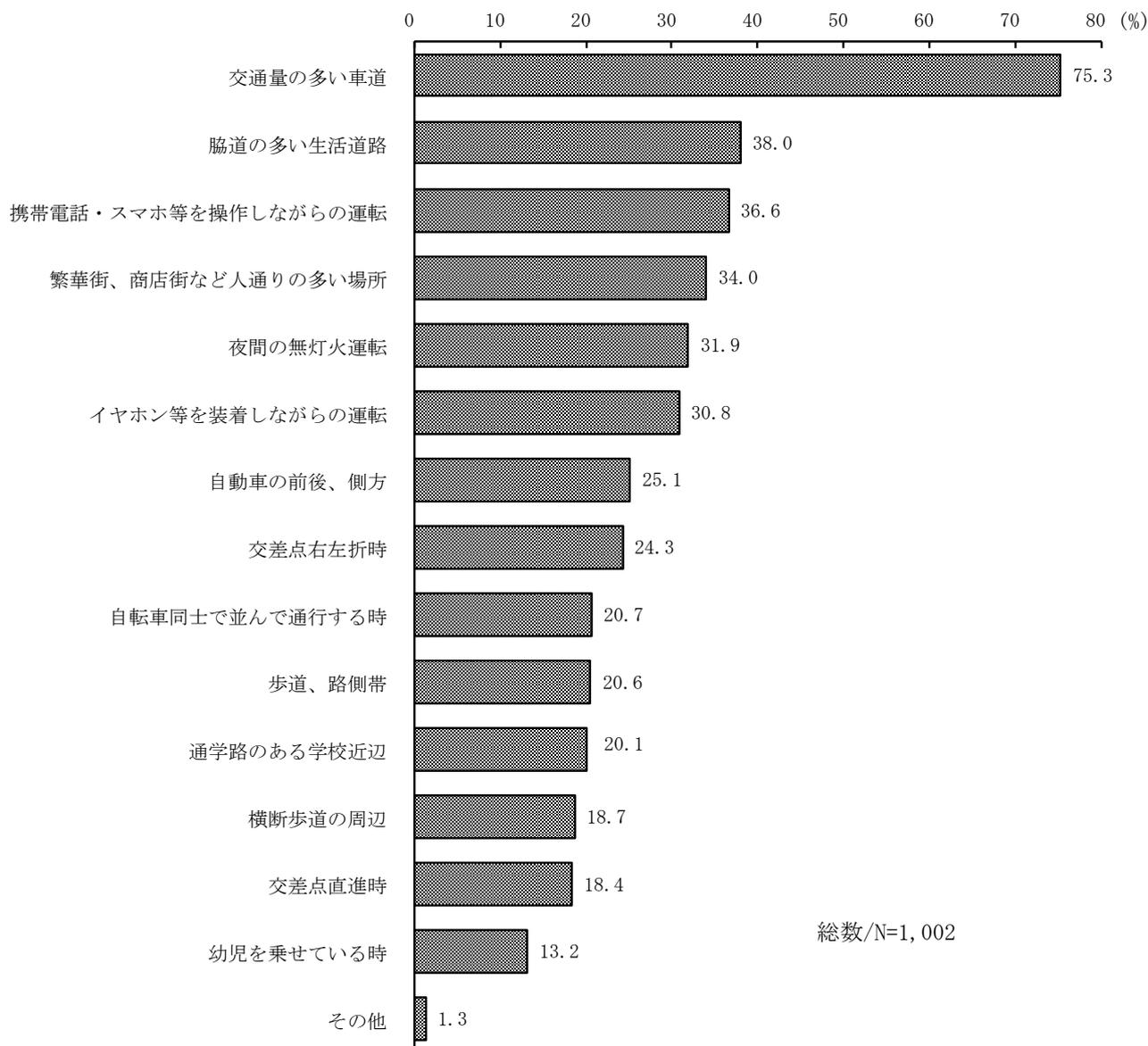
※ 全体値より 10 ポイント以上高い数値を灰色で着色

	総数	理解したい	ある程度は理解したい	どちらとも言えない	それほど理解したいと思わない	理解したいとは思わない	理解したい(計)	理解したいとは思わない(計)
全体	(1002)	26.7	45.2	19.4	3.9	4.8	72.0	8.7
< 性年齢別 >								
男性(計)	(541)	25.7	44.9	20.9	4.3	4.3	70.6	8.5
10 代	(34)	29.4	41.2	23.5	2.9	2.9	70.6	5.9
20 代	(54)	38.9	31.5	22.2	3.7	3.7	70.4	7.4
30 代	(78)	19.2	33.3	25.6	9.0	12.8	52.6	21.8
40 代	(73)	21.9	39.7	26.0	8.2	4.1	61.6	12.3
50~64 歳	(141)	19.9	50.4	21.3	4.3	4.3	70.2	8.5
65 歳以上	(161)	30.4	53.4	14.9	0.6	0.6	83.9	1.2
女性(計)	(461)	28.0	45.6	17.6	3.5	5.4	73.5	8.9
10 代	(116)	31.9	50.9	9.5	2.6	5.2	82.8	7.8
20 代	(96)	31.3	42.7	15.6	3.1	7.3	74.0	10.4
30 代	(72)	25.0	47.2	13.9	5.6	8.3	72.2	13.9
40 代	(77)	16.9	41.6	28.6	6.5	6.5	58.4	13.0
50~64 歳	(60)	33.3	40.0	25.0	0.0	1.7	73.3	1.7
65 歳以上	(40)	27.5	50.0	20.0	2.5	0.0	77.5	2.5
< 自転車の利用頻度別 >								
ほとんど毎日	(387)	26.1	44.4	20.4	3.4	5.7	70.5	9.0
週に3~4 回	(176)	33.0	43.2	17.0	4.0	2.8	76.1	6.8
週に1~2 回	(279)	25.4	45.5	19.4	4.7	5.0	71.0	9.7
月に1~2 回	(160)	23.8	48.8	19.4	3.8	4.4	72.5	8.1
< 自転車を利用する主な目的別 >								
買い物	(459)	28.5	44.9	20.3	2.6	3.7	73.4	6.3
通勤・通学	(331)	23.3	48.0	18.7	4.8	5.1	71.3	10.0
その他	(212)	28.3	41.5	18.4	5.2	6.6	69.8	11.8
< 自転車の安全利用・安全運転についての関心度別 >								
どちらかと言えば関心がある	(532)	40.2	50.4	7.3	1.3	0.8	90.6	2.1
どちらかと言えば関心がない	(156)	8.3	30.1	26.3	10.9	24.4	38.5	35.3
< 自転車事故の危険性認識別 >								
どちらかと言えば危険だと思う	(545)	36.1	48.8	11.2	2.4	1.5	85.0	3.9
どちらかと言えば危険だと思わない	(106)	18.9	30.2	17.0	9.4	24.5	49.1	34.0
< 居住市区町村別 >								
東京23区及び政令指定都市	(334)	23.4	46.7	20.4	3.9	5.7	70.1	9.6
中核市	(334)	29.6	41.3	20.4	4.5	4.2	71.0	8.7
町村	(334)	27.2	47.6	17.4	3.3	4.5	74.9	7.8

(11) 事故の危険性を感じる場所、場面 (Q4)

- 事故の危険性を感じる場所、場面としては、「交通量の多い車道」が 75.3%で最も高く、以下「脇道の多い生活道路」(38.0%)、「携帯電話・スマホ等を操作しながらの運転」(36.6%)と続く。
- 上位6項目(30.0%以上の項目)を場所と場面で分けると、事故の危険性を感じる場所は、「交通量の多い車道」、「脇道の多い生活道路」、「繁華街、商店街など人通りの多い場所」の順で数値が高く、事故の危険性を感じる場面は、「携帯電話・スマホ等を操作しながらの運転」、「夜間の無灯火運転」、「イヤホン等を装着しながらの運転」の順で数値が高い。

図 事故の危険性を感じる場所、場面



- 上位6項目(30.0%以上の項目)については、男女とも65歳以上で「夜間の無灯火運転」が、男女とも10代で「イヤホン等を装着しながらの運転」が、いずれも40%以上と高くなっている。
- 居住市区町村別では、顕著な差異はみられなかった。

表 属性別にみた事故の危険性を感じる場所、場面(総数は実数、その他は%)

※ 全体値より10ポイント以上高い数値を灰色で着色

	総数	交通量の多い車道	脇道の多い生活道路	携帯電話・スマホ等を操作しながらの運転	繁華街、商店街など人通りの多い場所	夜間の無灯火運転	イヤホン等を装着しながらの運転
全 体	(1002)	75.3	38.0	36.6	34.0	31.9	30.8
＜ 性 年 齢 別 ＞							
男性(計)	(541)	76.2	38.3	35.9	34.0	33.5	30.7
10代	(34)	58.8	35.3	41.2	32.4	26.5	41.2
20代	(54)	72.2	29.6	31.5	31.5	29.6	29.6
30代	(78)	67.9	24.4	21.8	21.8	23.1	17.9
40代	(73)	75.3	42.5	26.0	32.9	24.7	24.7
50～64歳	(141)	80.9	38.3	40.4	38.3	34.8	30.5
65歳以上	(161)	81.4	46.6	43.5	37.9	44.1	37.9
女性(計)	(461)	74.4	37.7	37.5	34.1	30.2	31.0
10代	(116)	77.6	31.9	44.8	35.3	34.5	41.4
20代	(96)	75.0	39.6	33.3	34.4	26.0	31.3
30代	(72)	66.7	30.6	34.7	37.5	33.3	27.8
40代	(77)	74.0	44.2	35.1	28.6	20.8	20.8
50～64歳	(60)	75.0	43.3	33.3	31.7	26.7	23.3
65歳以上	(40)	77.5	42.5	42.5	37.5	45.0	37.5
＜ 自転車利用頻度別 ＞							
ほとんど毎日	(387)	71.1	40.6	37.0	33.3	31.5	30.5
週に3～4回	(176)	79.0	40.3	39.8	39.2	35.8	34.1
週に1～2回	(279)	77.4	34.4	31.5	31.2	25.8	26.9
月に1～2回	(160)	78.1	35.6	41.3	35.0	39.4	35.0
＜ 自転車を利用する主な目的別 ＞							
買い物	(459)	80.4	35.5	35.5	35.5	32.9	30.1
通勤・通学	(331)	71.9	40.8	33.5	31.1	26.6	29.3
その他	(212)	69.8	39.2	43.9	35.4	38.2	34.9
＜ 自転車の安全利用・安全運転についての関心度別 ＞							
どちらかと言えば関心がある	(532)	81.8	44.9	42.7	42.1	38.9	35.7
どちらかと言えば関心がない	(156)	61.5	20.5	25.6	23.7	23.1	21.8
＜ 自転車事故の危険性認識別 ＞							
どちらかと言えば危険だと思う	(545)	82.4	42.9	39.6	40.9	37.8	33.9
どちらかと言えば危険だと思わない	(106)	47.2	26.4	24.5	20.8	23.6	17.0
＜ 自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別 ＞							
理解したい(計)	(721)	82.0	44.4	40.5	38.4	35.6	34.1
理解したいとは思わない(計)	(87)	43.7	13.8	20.7	14.9	20.7	17.2
＜ 居住市区町村別 ＞							
東京23区及び政令指定都市	(334)	76.3	36.2	36.5	35.6	32.0	30.5
中核市	(334)	74.3	38.6	33.2	34.7	26.9	25.1
町 村	(334)	75.4	39.2	40.1	31.7	36.8	36.8

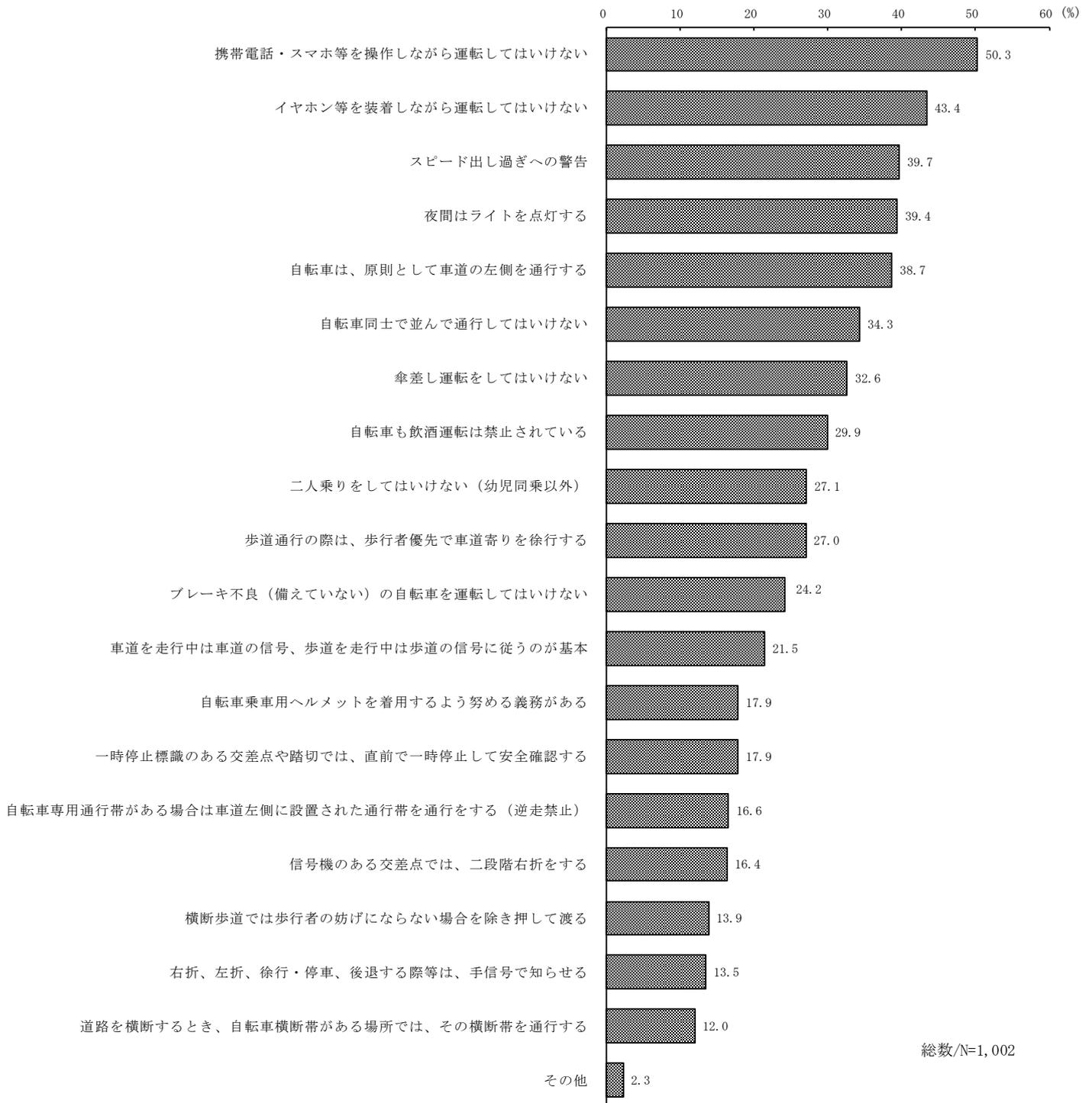
表 事故の危険性を感じる場所、場面、その他の回答内容

男性	30代	いつも危険。
男性	30代	年寄りのドライバーによる車の運転。
女性	30代	歩道が急に途切れて狭い車道に出なければいけない時。歩道のない狭い道で、左側が石塀で右側を大型トラックなどが通過して逃げ場がない時。歩道など道の段差や凸凹が多くて脱輪しそうな時。
男性	40代	側溝付近の道路損傷や跳ね飛ばされて集まった落下物。(ごみなど)
男性	50～64歳	お店から出てくる車。
男性	50～64歳	狭い道。
女性	50～64歳	スピードを出している自転車。
女性	50～64歳	こちらが法を守っているのに逆走する自転車がある時。
男性	65歳以上	一番困るのは道路での無灯火、逆走、二人乗り、携帯操作など。
女性	65歳以上	高齢により自転車を降りて、ひいて歩くことが多い。

(12) 自転車の安全利用・事故抑止に向けて広報啓発してほしい事柄 (Q5)

- 自転車の安全利用・事故抑止に向けて広報啓発してほしい事柄としては、「携帯電話・スマホ等を操作しながら運転してはいけない」(50.3%)が最も数値が高く、以下「イヤホン等を装着しながら運転してはいけない」(43.4%)、「スピード出し過ぎへの警告」(39.7%)、「夜間はライトを点灯する」(39.4%)、「自転車は、原則として車道の左側を通行する」(38.7%)と続く。

図 自転車の安全利用・事故抑止に向けて広報啓発してほしい事柄



- 上位7項目(30.0%以上の項目)について、全体値より15ポイント以上数値が高い項目は高年齢層で多く、男性65歳以上で「夜間はライトを点灯する」、「自転車は、原則として車道の左側を通行する」、「自転車同士で並んで通行してはいけない」、「傘差し運転をしてはいけない」の数値が高い。
- 女性50～64歳で「イヤホン等を装着しながら運転してはいけない」、女性65歳以上で「携帯電話・スマホ等を操作しながら運転してはいけない」の数値が高い。
- 居住市区町村別では、顕著な差異はみられなかった。

表 属性別にみた自転車の安全利用・事故抑止に向けて広報啓発してほしい事柄(総数は実数、その他は%)

※ 全体値より15ポイント以上高い数値を灰色で着色

	総数	携帯電話・スマホ等を操作しながら運転してはいけない	イヤホン等を装着しながら運転してはいけない	スピード出し過ぎへの警告	夜間はライトを点灯する	自転車は、原則として車道の左側を通行する	自転車同士で並んで通行してはいけない	傘差し運転をしてはいけない
全 体	(1002)	50.3	43.4	39.7	39.4	38.7	34.3	32.6
< 性 年 齢 別 >								
男性(計)	(541)	51.9	43.3	36.8	42.3	43.1	36.2	32.5
10 代	(34)	32.4	29.4	44.1	38.2	38.2	14.7	23.5
20 代	(54)	42.6	33.3	38.9	35.2	40.7	35.2	25.9
30 代	(78)	30.8	25.6	29.5	21.8	30.8	16.7	19.2
40 代	(73)	52.1	45.2	34.2	35.6	38.4	30.1	16.4
50～64歳	(141)	56.7	46.8	39.7	46.8	40.4	38.3	33.3
65歳以上	(161)	65.2	54.0	36.6	54.7	55.3	51.6	49.7
女性(計)	(461)	48.4	43.6	43.2	36.0	33.6	32.1	32.8
10 代	(116)	40.5	43.1	45.7	40.5	40.5	28.4	32.8
20 代	(96)	39.6	33.3	43.8	31.3	29.2	21.9	27.1
30 代	(72)	48.6	38.9	38.9	36.1	34.7	33.3	34.7
40 代	(77)	49.4	45.5	41.6	31.2	27.3	31.2	33.8
50～64歳	(60)	61.7	63.3	41.7	31.7	28.3	46.7	36.7
65歳以上	(40)	70.0	45.0	47.5	50.0	42.5	45.0	35.0
< 自転車の利用頻度別 >								
ほとんど毎日	(387)	46.8	41.6	41.3	39.3	38.0	33.1	30.7
週に3～4回	(176)	60.8	48.9	39.8	44.9	42.0	39.2	37.5
週に1～2回	(279)	48.0	41.9	37.3	36.6	38.4	35.8	30.8
月に1～2回	(160)	51.3	44.4	40.0	38.8	37.5	29.4	35.0
< 自転車を利用する主な目的別 >								
買い物	(459)	57.1	49.2	40.7	41.6	39.7	37.9	36.4
通勤・通学	(331)	40.8	36.9	38.7	37.2	35.6	28.1	26.6
その他	(212)	50.5	41.0	39.2	38.2	41.5	36.3	34.0
< 自転車の安全利用・安全運転についての関心度別 >								
どちらかと言えば関心がある	(532)	57.3	50.4	43.8	47.7	46.4	42.9	40.2
どちらかと言えば関心がない	(156)	34.0	28.8	36.5	21.2	22.4	21.2	16.7
< 自転車事故の危険性認識別 >								
どちらかと言えば危険だと思う	(545)	54.7	49.4	44.4	45.0	43.7	39.6	39.1
どちらかと言えば危険だと思わない	(106)	35.8	24.5	28.3	28.3	26.4	23.6	17.0
< 自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別 >								
理解したい(計)	(721)	56.6	47.9	41.1	46.5	43.8	40.1	37.7
理解したいとは思わない(計)	(87)	24.1	19.5	39.1	12.6	14.9	13.8	10.3
< 居住市区町村別 >								
東京23区及び政令指定都市	(334)	47.9	44.0	42.5	40.4	39.2	32.0	32.9
中核市	(334)	47.9	43.7	41.0	34.7	37.4	34.4	28.4
町 村	(334)	55.1	42.5	35.6	43.1	39.5	36.5	36.5

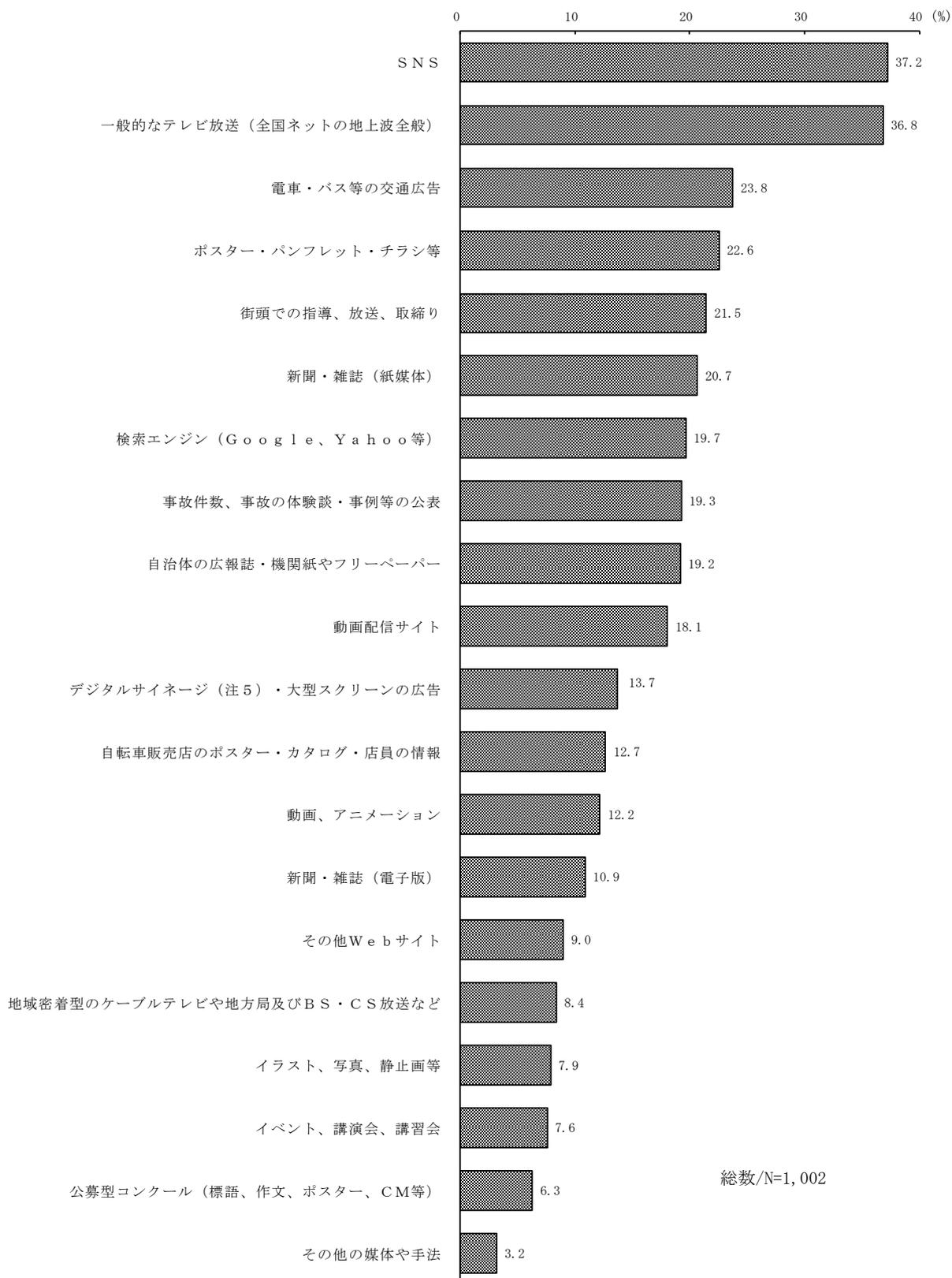
表 自転車の安全利用・事故抑止に向けて広報啓発してほしい事柄、その他の回答内容

女性	10代	信号がない車道走行時、横断歩道で歩行者の有無をしっかりと確認する。
女性	10代	左右を確認すること。
女性	10代	逆走する人をどうにかしてほしい。
男性	20代	自転車通行帯への車の進入禁止の徹底。
女性	20代	自動車専用通行帯の整備。
男性	30代	高齢者への自動車免許返納の呼びかけ。
女性	30代	同様のルールを自動車運転者にも知らせてほしい。一時停止や横断歩道での停止を守らない車と何度かヒヤリハットが発生している。
男性	40代	自転車は人ではなく、車の仲間(分類)であること。
女性	40代	高齢者が、歩道でやたらベルを鳴らし、歩行者に進路を譲るか車道に出るよう要求してくる。自分が自転車を降りるべき。とにかく高齢者の自転車を取り締まってほしい。
男性	50～64歳	LEDライトは眩しいので、ライトを下向きにしないと、対向車の運転手の目が眩んで、事故を誘発する可能性がある。
男性	50～64歳	道路交通法を遵守させるべき。
男性	50～64歳	罰金を取るべき。
女性	50～64歳	自転車は軽車両であること。歩行者は右側通行。
女性	50～64歳	自転車専用道路が全く無いから走りづらい。歩道は降りなければならず、道路整備を早く進めてほしい。
男性	65歳以上	手信号はママチャリのおばさん達にはむしろ危険。一時停止、後方、左右確認で手一杯。
男性	65歳以上	車道での自転車に対する安全確保。
男性	65歳以上	車を運転するドライバーが自転車の交通ルールを知らない。知らなすぎる。
女性	65歳以上	逆走する人がいて危ない。
女性	65歳以上	年齢に関係なく、歩行者の自覚の欠如と、自転車運転者の常識のなさなど、自分勝手な人が多すぎて注意も出来ない。

(13) 自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法 (Q6)

- 自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法としては、「SNS」が37.2%で最も高く、次いで「一般的なテレビ放送(全国ネットの地上波全般)」が36.8%と高くなっている。

図 自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法



- 上位6項目(20.0%以上の項目)をみると、「SNS」は、男性10・20代、女性10代の数値が高く、「一般的なテレビ放送(全国ネットの地上波全般)」、「街頭での指導、放送、取締り」、「新聞・雑誌(紙媒体)」は、男性65歳以上の数値が高い。「街頭での指導、放送、取締り」は、女性65歳以上の数値も高い。
- 居住市区町村別では、顕著な差異はみられなかった。

表 属性別にみた自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法(総数は実数、その他は%)

※ 全体値より15ポイント以上高い数値を灰色で着色

	総数	SNS	一般的 なテレビ 放送(全 国ネット の地上 波全般)	電車・バ ス等の 交通広 告	ポス ター・パ ンフレッ ト・チラ シ等	街頭で の指導、 放送、取 締り	新聞・雑 誌(紙媒 体)
全 体	(1002)	37.2	36.8	23.8	22.6	21.5	20.7
＜ 性 年 齢 別 ＞							
男性(計)	(541)	30.7	42.9	25.9	24.6	25.9	25.7
10代	(34)	55.9	20.6	29.4	20.6	17.6	8.8
20代	(54)	53.7	35.2	24.1	24.1	14.8	18.5
30代	(78)	28.2	26.9	17.9	16.7	11.5	12.8
40代	(73)	34.2	42.5	37.0	20.5	17.8	23.3
50～64歳	(141)	23.4	47.5	24.8	26.2	23.4	24.8
65歳以上	(161)	23.6	54.0	25.5	29.8	44.1	39.8
女性(計)	(461)	44.9	29.7	21.3	20.2	16.3	14.8
10代	(116)	62.1	25.0	26.7	23.3	10.3	19.8
20代	(96)	49.0	24.0	14.6	19.8	12.5	8.3
30代	(72)	48.6	23.6	22.2	19.4	12.5	12.5
40代	(77)	35.1	35.1	18.2	10.4	13.0	6.5
50～64歳	(60)	35.0	36.7	20.0	23.3	25.0	16.7
65歳以上	(40)	12.5	47.5	27.5	27.5	42.5	32.5
＜ 自転車の利用頻度別 ＞							
ほとんど毎日	(387)	38.2	34.1	22.0	20.7	17.1	17.1
週に3～4回	(176)	35.2	37.5	21.6	25.0	30.7	21.6
週に1～2回	(279)	35.8	39.8	25.4	20.1	20.1	23.7
月に1～2回	(160)	39.4	37.5	27.5	28.8	24.4	23.1
＜ 自転車を利用する主な目的別 ＞							
買い物	(459)	32.2	41.8	25.5	25.1	26.4	24.0
通勤・通学	(331)	43.2	30.5	20.8	19.0	12.4	15.1
その他	(212)	38.7	35.8	24.5	22.6	25.0	22.2
＜ 自転車の安全利用・安全運転についての関心度別 ＞							
どちらかと言えば関心がある	(532)	41.4	41.9	28.2	30.8	26.3	24.8
どちらかと言えば関心がない	(156)	26.9	20.5	13.5	11.5	14.1	12.8
＜ 自転車事故の危険性認識別 ＞							
どちらかと言えば危険だと思う	(545)	39.6	42.0	27.3	26.6	26.4	25.5
どちらかと言えば危険だと思わない	(106)	34.9	24.5	14.2	17.9	13.2	15.1
＜ 自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別 ＞							
理解したい(計)	(721)	42.3	42.0	27.9	26.8	25.1	24.4
理解したいとは思わない(計)	(87)	25.3	16.1	11.5	8.0	10.3	3.4
＜ 居住市区町村別 ＞							
東京23区及び政令指定都市	(334)	37.1	36.2	25.7	23.7	22.5	21.9
中核市	(334)	36.5	35.3	20.1	21.3	22.5	20.1
町 村	(334)	38.0	38.9	25.4	22.8	19.5	20.1

表 自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法、その他の回答内容

女性	10代	TikTok。
男性	20代	TVCM。
男性	20代	取締りの強化。
女性	30代	運転免許更新時の講習。学校での周知や講習。
女性	30代	自転車を買う時にその場で簡単なチェックボックス数個にチェックする。(最低限の内容で、例えば「 <input type="checkbox"/> 飲酒運転しない、 <input type="checkbox"/> 歩道は歩行者を優先する」など)
男性	40代	短期集中で、片っ端から警告(可能なら罰則)を与えること。
男性	40代	定期的に自転車所有者を講習会に出席させること。警察の権力を使ってでも実施しないと、人は学習しない。
女性	40代	警察による取締り。
女性	40代	駅の駐輪場やスーパーの駐輪場。
男性	50～64歳	アイドルや有名スポーツ選手による啓蒙活動。
男性	50～64歳	学校での指導。
男性	50～64歳	違反者の罰則強化を行うべき。
男性	50～64歳	法律で罰しない限り事故は減らない。
男性	50～64歳	保育所や幼稚園、こども園等の保護者への啓発が必要。送り迎えで子供を電動自転車に乗せ、すごいスピードで道路を逆走する保護者が多すぎる。
男性	50～64歳	厳しい取締り。
男性	50～64歳	罰金を取る。
女性	50～64歳	幼稚園や学校での啓蒙活動。
女性	50～64歳	巡回。定点監視。
男性	65歳以上	違反者の厳罰化。
男性	65歳以上	学校での教育。
男性	65歳以上	取締り。
男性	65歳以上	道交法が変わる時の告知をもっと増やさないといけないと思う。
男性	65歳以上	テレビ。
男性	65歳以上	学校で自転車使用の指導を徹底する。
男性	65歳以上	警察官が車道に出て、実際に車の誘導を行う。
男性	65歳以上	学校や免許更新等の機会に講習。
女性	65歳以上	日を決めずに街角で指導する。

(14) ポスター・パンフレット・チラシ等の配布・掲出にふさわしい場所 (Q6-SQ1)

(ポスター・パンフレット・チラシ等推奨者:226人)

- ポスター・パンフレット・チラシ等の配布・掲出にふさわしい場所としては、「駅・バス停・空港等」が71.2%で最も高く、次いで「学校等」が69.5%、「駐輪場・シェアサイクルステーション」が64.6%と、60%を超えている。

図 ポスター・パンフレット・チラシ等の配布・掲出にふさわしい場所

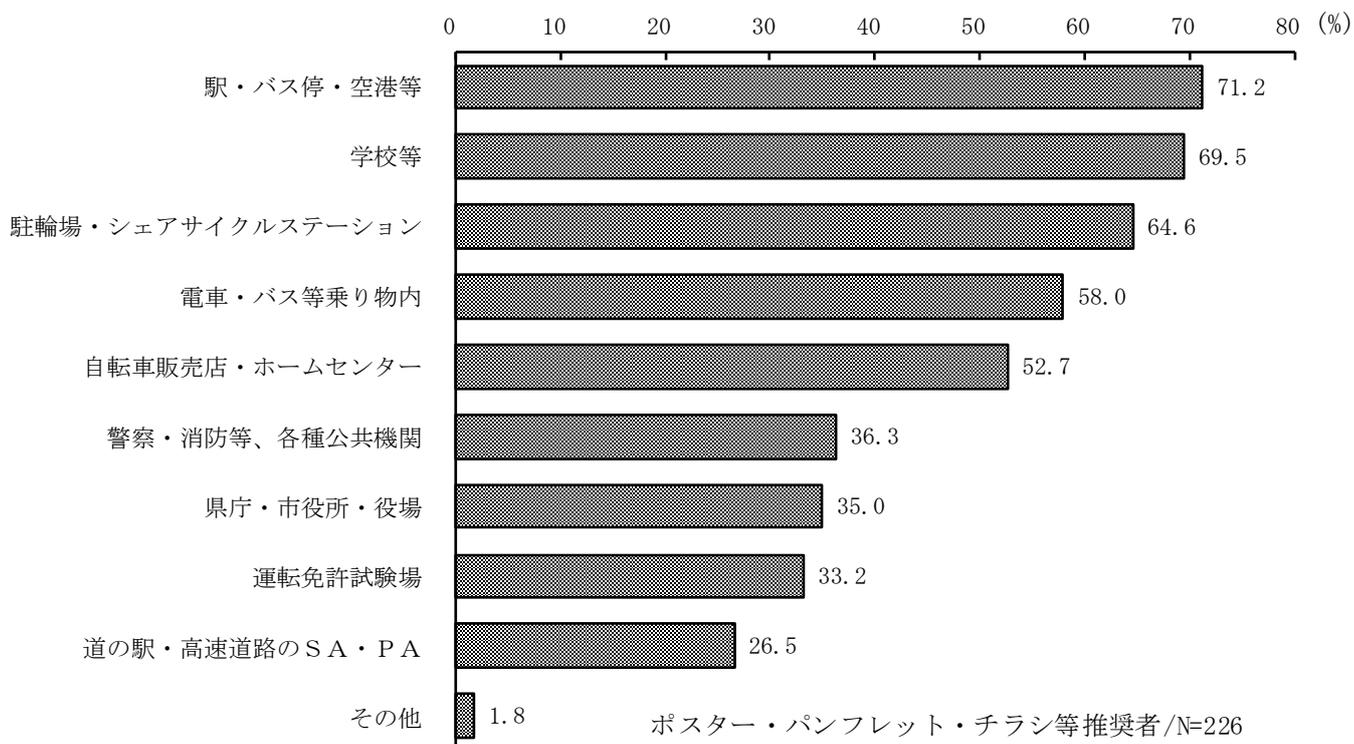


表 ポスター・パンフレット・チラシ等の配布・掲出にふさわしい場所、その他の回答内容

男性	20代	信号機・歩道橋。
女性	30代	繁華街のデジタルサイネージやビルの横断幕。
女性	30代	自転車利用者の多いショッピングセンターなどの施設。
男性	50～64歳	スーパーなどの商業施設。

- 全体値より20ポイント以上数値が高い項目をみると、若年層では、男性20代で「駐輪場・シェアサイクルステーション」、「警察・消防等、各種公共機関」、「道の駅・高速道路のSA・PA」、男女20代で「運転免許試験場」等公共性の高い施設・場所の数値が高い。
- 中年齢層では、男性40代で「駐輪場・シェアサイクルステーション」、女性30代で「学校等」の数値が高い。
- 高年齢層では、女性50～64歳で「道の駅・高速道路のSA・PA」、女性65歳以上で「学校等」、「自転車販売店・ホームセンター」の数値が高い。
- 居住市区町村別にみると、町村において、「学校」が全体値より10ポイント以上高くなっている。

表 属性別にみたポスター・パンフレット・チラシ等の配布・掲出にふさわしい場所(総数は実数、その他は%)

※ 全体値より20ポイント以上高い数値を灰色で着色(ただし、回答数10以上)

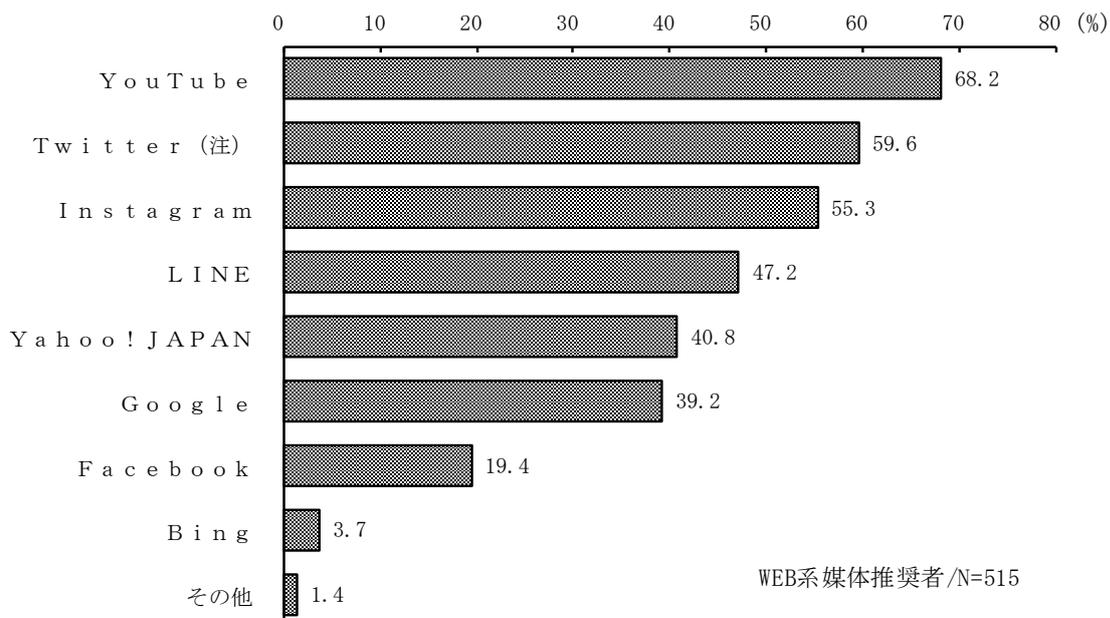
	ポスター・パンフレット・チラシ等推奨者	駅・バス停・空港等	学校等	駐輪場・シェアサイクルステーション	電車・バス等乗り物内	自転車販売店・ホームセンター	警察・消防等、各種公共機関	県庁・市役所・役場	運転免許試験場	道の駅・高速道路のSA・PA	その他
全体	(226)	71.2	69.5	64.6	58.0	52.7	36.3	35.0	33.2	26.5	1.8
<性年齢別>											
男性(計)	(133)	68.4	64.7	69.2	54.9	54.9	33.8	35.3	25.6	23.3	1.5
10代	(7)	71.4	71.4	71.4	42.9	28.6	42.9	28.6	14.3	14.3	0.0
20代	(13)	76.9	69.2	100.0	69.2	53.8	76.9	53.8	61.5	69.2	7.7
30代	(13)	69.2	30.8	53.8	53.8	38.5	38.5	30.8	15.4	7.7	0.0
40代	(15)	53.3	73.3	86.7	53.3	46.7	33.3	33.3	26.7	40.0	0.0
50～64歳	(37)	70.3	64.9	75.7	51.4	48.6	24.3	29.7	27.0	13.5	2.7
65歳以上	(48)	68.8	68.8	54.2	56.3	70.8	27.1	37.5	18.8	18.8	0.0
女性(計)	(93)	75.3	76.3	58.1	62.4	49.5	39.8	34.4	44.1	31.2	2.2
10代	(27)	77.8	66.7	51.9	66.7	33.3	40.7	29.6	37.0	25.9	0.0
20代	(19)	73.7	73.7	47.4	63.2	42.1	47.4	36.8	57.9	36.8	0.0
30代	(14)	78.6	92.9	64.3	57.1	64.3	21.4	35.7	42.9	21.4	14.3
40代	(8)	75.0	62.5	37.5	50.0	25.0	50.0	37.5	37.5	25.0	0.0
50～64歳	(14)	78.6	78.6	71.4	64.3	64.3	42.9	35.7	50.0	50.0	0.0
65歳以上	(11)	63.6	90.9	81.8	63.6	81.8	36.4	36.4	36.4	27.3	0.0
<自転車の利用頻度別>											
ほとんど毎日	(80)	67.5	68.8	72.5	57.5	51.3	40.0	31.3	32.5	32.5	2.5
週に3～4回	(44)	86.4	70.5	72.7	77.3	59.1	31.8	40.9	29.5	25.0	2.3
週に1～2回	(56)	69.6	78.6	60.7	53.6	57.1	39.3	39.3	42.9	28.6	0.0
月に1～2回	(46)	65.2	58.7	47.8	45.7	43.5	30.4	30.4	26.1	15.2	2.2
<自転車を利用する主な目的別>											
買い物	(115)	72.2	70.4	59.1	59.1	56.5	33.9	33.0	32.2	26.1	1.7
通勤・通学	(63)	71.4	61.9	66.7	52.4	41.3	41.3	28.6	31.7	27.0	1.6
その他	(48)	68.8	77.1	75.0	62.5	58.3	35.4	47.9	37.5	27.1	2.1
<自転車の安全利用・安全運転についての関心度別>											
どちらかと言えば関心がある	(164)	70.1	67.7	67.1	57.3	50.6	34.8	34.1	35.4	29.9	2.4
どちらかと言えば関心がない	(18)	72.2	66.7	44.4	38.9	55.6	22.2	33.3	11.1	11.1	0.0
<自転車事故の危険性認識別>											
どちらかと言えば危険だと思う	(145)	72.4	73.1	65.5	60.7	54.5	33.8	34.5	32.4	26.9	2.1
どちらかと言えば危険だと思わない	(19)	68.4	57.9	68.4	52.6	42.1	52.6	52.6	42.1	42.1	5.3
<自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別>											
理解したい(計)	(193)	72.5	73.1	65.8	61.7	54.4	37.8	36.8	35.2	28.0	2.1
理解したいとは思わない(計)	(7)	71.4	57.1	42.9	14.3	42.9	0.0	28.6	0.0	14.3	0.0
<居住市区町村別>											
東京23区及び政令指定都市	(79)	77.2	60.8	59.5	60.8	51.9	35.4	31.6	29.1	22.8	1.3
中核市	(71)	67.6	67.6	64.8	52.1	50.7	32.4	35.2	29.6	23.9	0.0
町村	(76)	68.4	80.3	69.7	60.5	55.3	40.8	38.2	40.8	32.9	3.9

(15) 自転車の安全利用・安全運転の広報啓発に効果的な SNS、Web サイト (Q6-SQ2)

(WEB 系媒体推奨者:515 人・全体の 51.4%を占める)

- 自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法として、「SNS」、「検索エンジン(Google、Yahoo 等)」、「その他Webサイト」、「動画配信サイト」を選択した「WEB 系媒体推奨者」が、具体的に効果的だとし て選択した SNS、Web サイトとしては、「YouTube」が 68.2%で最も高く、次いで「Twitter(現 X)」(注)が 59.6%、「Instagram」が 55.3%と、50%を超えている。

図 自転車の安全利用・安全運転の広報啓発に効果的な SNS、Web サイト



(注)「Twitter」は、2023 年7月末にサービス名を変更し、現在は「X」となっている。以下同じ。

表 自転車の安全利用・安全運転の広報啓発に効果的な SNS、Web サイト、その他の回答内容

女性	10 代	TikTok。
女性	10 代	TikTok。
女性	20 代	Pinterest。
女性	30 代	TikTok。
男性	50~64 歳	スマートニュースやグノシー。

- 自転車の安全利用・安全運転の広報啓発に効果的な SNS、Web サイト(上位3項目)について、
「YouTube」は、女性の 40 歳以上を除き、男女とも幅広い年代で 60%を超える高い数値となっている。また、「Twitter(現 X)」は、男女とも 20 代、「Instagram」は女性 10・20 代と通勤・通学者で高い数値となっている。
- 居住市区町村別では、顕著な差異はみられなかった。

表 属性別にみた自転車の安全利用・安全運転の広報啓発に効果的な SNS、Web サイト(総数は実数、その他は%)

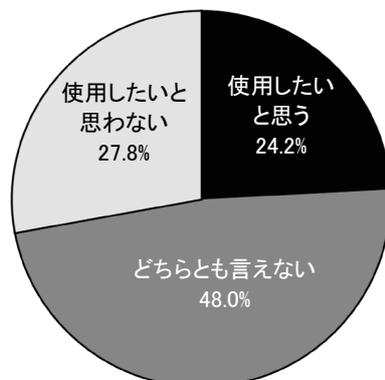
※ 全体値より 10 ポイント以上高い数値を灰色で着色

	WEB系 媒体推奨 者	You Tube	Twitter (現・X)	Insta gram
全 体	(515)	68.2	59.6	55.3
< 性 年 齢 別 >				
男性(計)	(251)	73.3	57.4	44.2
10 代	(22)	68.2	68.2	63.6
20 代	(37)	64.9	70.3	54.1
30 代	(40)	72.5	57.5	40.0
40 代	(34)	67.6	67.6	58.8
50~64歳	(57)	71.9	56.1	38.6
65歳以上	(61)	85.2	41.0	31.1
女性(計)	(264)	63.3	61.7	65.9
10 代	(83)	63.9	60.2	73.5
20 代	(56)	73.2	69.6	67.9
30 代	(45)	64.4	68.9	62.2
40 代	(40)	55.0	57.5	65.0
50~64歳	(30)	56.7	53.3	56.7
65歳以上	(10)	50.0	40.0	40.0
< 自転車利用頻度別 >				
ほとんど毎日	(204)	73.5	61.8	59.3
週に3~4回	(87)	65.5	57.5	62.1
週に1~2回	(144)	63.9	54.2	47.9
月に1~2回	(80)	65.0	66.3	51.3
< 自転車を利用する主な目的別 >				
買い物	(222)	67.1	57.7	47.3
通勤・通学	(186)	67.7	60.8	66.1
その他	(107)	71.0	61.7	53.3
< 自転車の安全利用・安全運転についての関心度別 >				
どちらかと言えば関心がある	(303)	71.9	63.0	56.1
どちらかと言えば関心がない	(60)	55.0	50.0	48.3
< 自転車事故の危険性認識別 >				
どちらかと言えば危険だと思う	(301)	69.4	60.8	59.1
どちらかと言えば危険だと思わない	(47)	66.0	61.7	51.1
< 自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別 >				
理解したい(計)	(412)	72.3	63.3	58.0
理解したいとは思わない(計)	(28)	50.0	50.0	46.4
< 居住市区町村別 >				
東京23区及び政令指定都市	(175)	62.3	60.0	53.7
中核市	(163)	68.7	60.7	57.1
町 村	(177)	73.4	58.2	55.4

(16) 交通ルールに関する学習アプリの使用意向 (Q7)

- 交通ルールに関する学習アプリの使用意向は、「使用したいと思う」が 24.2%、「使用したいと思わない」が 27.8%で、大きな差異は認められない。

図 交通ルールに関する学習アプリの使用意向 (N=1,002、総数)



- 「使用したいと思う」は、男性 20 代で数値が高い。また、自転車の安全利用・安全運転についての関心度別で「どちらかと言えば関心がある」と回答した者の数値も高くなっている。
- 「使用したいと思わない」は、男女 10 代で数値が高くなっている。また、自転車の安全利用・安全運転についての関心度別で「どちらかと言えば関心がない」と回答した者、自転車事故の危険性認識別で「どちらかと言えば危険だと思わない」と回答した者、自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別の「理解したいとは思わない(計)」でも数値が高くなっている。

表 属性別にみた交通ルールに関する学習アプリの使用意向-その1 (総数は実数、その他は%)

※ 全体値より 10 ポイント以上高い数値を灰色で着色

	総数	使用したいと思う	どちらとも言えない	使用したいと思わない
全 体	(1002)	24.2	48.0	27.8
< 性 年 齢 別 >				
男性(計)	(541)	25.7	49.2	25.1
10 代	(34)	26.5	35.3	38.2
20 代	(54)	40.7	35.2	24.1
30 代	(78)	19.2	46.2	34.6
40 代	(73)	21.9	50.7	27.4
50~64歳	(141)	20.6	52.5	27.0
65歳以上	(161)	29.8	54.7	15.5
女性(計)	(461)	22.3	46.6	31.0
10 代	(116)	18.1	37.9	44.0
20 代	(96)	24.0	44.8	31.3
30 代	(72)	26.4	45.8	27.8
40 代	(77)	22.1	54.5	23.4
50~64歳	(60)	16.7	56.7	26.7
65歳以上	(40)	32.5	47.5	20.0
< 自転車の利用頻度別 >				
ほとんど毎日	(387)	24.8	47.8	27.4
週に3~4回	(176)	29.0	46.0	25.0
週に1~2回	(279)	23.7	46.2	30.1
月に1~2回	(160)	18.1	53.8	28.1
< 自転車を利用する主な目的別 >				
買い物	(459)	25.5	50.3	24.2
通勤・通学	(331)	23.6	43.5	32.9
その他	(212)	22.2	50.0	27.8
< 自転車の安全利用・安全運転についての関心度別 >				
どちらかと言えば関心がある	(532)	38.7	42.5	18.8
どちらかと言えば関心がない	(156)	3.2	37.2	59.6
< 自転車事故の危険性認識別 >				
どちらかと言えば危険だと思う	(545)	32.5	44.2	23.3
どちらかと言えば危険だと思わない	(106)	11.3	34.9	53.8
< 自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別 >				
理解したい(計)	(721)	31.9	47.4	20.7
理解したいとは思わない(計)	(87)	3.4	23.0	73.6

- 「使用したいと思わない」について、知らない、かつほとんど守っていない自転車交通ルール別にみると、全ての項目で、全体値を上回る数値となっている。
- 居住市区町村別では、顕著な差異はみられなかった。

表 属性別にみた交通ルールに関する学習アプリの使用意向-その2(総数は実数、その他は%)

※ 全体値より10ポイント以上高い数値を灰色で着色(ただし、回答数10以上)

	総数	使用したいと思う	どちらとも言えない	使用したいと思わない
全 体	(1002)	24.2	48.0	27.8
< 居住市区町村別 >				
東京23区及び政令指定都市	(334)	24.9	47.0	28.1
中核市	(334)	23.7	47.3	29.0
町 村	(334)	24.0	49.7	26.3
< 知っているがほとんど守っていない自転車交通ルール別 >				
原則車道左側通行	(21)	23.8	52.4	23.8
歩道通行の際は車道寄りを徐行	(13)	7.7	46.2	46.2
車道では車道の信号、歩道では歩道の信号に従う	(9)	0.0	66.7	33.3
飲酒運転の禁止	(10)	0.0	80.0	20.0
夜間はライトを点灯	(13)	38.5	38.5	23.1
ヘルメット着用に努める義務	(371)	18.1	46.6	35.3
自転車専用通行帯を通行(逆走禁止)	(19)	21.1	57.9	21.1
自転車同士の並走禁止	(8)	0.0	25.0	75.0
信号機のある交差点の二段階右折	(22)	22.7	36.4	40.9
右折、左折時等の手信号	(107)	16.8	52.3	30.8
自転車横断帯を通行	(21)	19.0	42.9	38.1
横断歩道では原則押して渡る	(48)	16.7	43.8	39.6
一時停止標識直前で一時停止・安全確認	(26)	15.4	38.5	46.2
二人乗の禁止(幼児同乗以外)	(10)	10.0	40.0	50.0
スマホ等を操作しながらの運転禁止	(14)	14.3	28.6	57.1
イヤホン等を装着しながらの運転禁止	(24)	4.2	41.7	54.2
傘差し運転の禁止	(53)	11.3	45.3	43.4
ブレーキ不良車の運転禁止	(9)	11.1	22.2	66.7
< 知らない、かつほとんど守っていない自転車交通ルール別 >				
原則車道左側通行	(28)	7.1	35.7	57.1
歩道通行の際は車道寄りを徐行	(38)	13.2	31.6	55.3
車道では車道の信号、歩道では歩道の信号に従う	(33)	15.2	33.3	51.5
飲酒運転の禁止	(18)	11.1	22.2	66.7
夜間はライトを点灯	(17)	5.9	35.3	58.8
ヘルメット着用に努める義務	(32)	9.4	37.5	53.1
自転車専用通行帯を通行(逆走禁止)	(40)	12.5	30.0	57.5
自転車同士の並走禁止	(34)	5.9	29.4	64.7
信号機のある交差点の二段階右折	(129)	14.7	41.9	43.4
右折、左折時等の手信号	(203)	15.8	43.3	40.9
自転車横断帯を通行	(70)	7.1	41.4	51.4
横断歩道では原則押して渡る	(163)	11.0	42.9	46.0
一時停止標識直前で一時停止・安全確認	(55)	5.5	45.5	49.1
二人乗の禁止(幼児同乗以外)	(21)	9.5	28.6	61.9
スマホ等を操作しながらの運転禁止	(16)	6.3	31.3	62.5
イヤホン等を装着しながらの運転禁止	(20)	5.0	30.0	65.0
傘差し運転の禁止	(22)	13.6	22.7	63.6
ブレーキ不良車の運転禁止	(21)	4.8	33.3	61.9

(17) 交通ルールに関する学習アプリに期待する事柄 (Q7-SQ3)

(学習アプリ使用意向者:242人)

- 交通ルールに関する学習アプリに期待する事柄としては、「クイズに参加しながら学習」が62.8%で最も高く、次いで「アニメーションによる学習」が49.6%、「自転車走行をバーチャル体験しながら学習」が47.1%となっている。
- 「クイズに参加しながら学習」は男性20・40代と女性10・30代、「アニメーションによる学習」は男性20・30代と女性20・40代で、男女とも複数の年齢層で、数値が高くなっている。
- 居住市区町村別では、顕著な差異はみられなかった。

図 交通ルールに関する学習アプリに期待する事柄

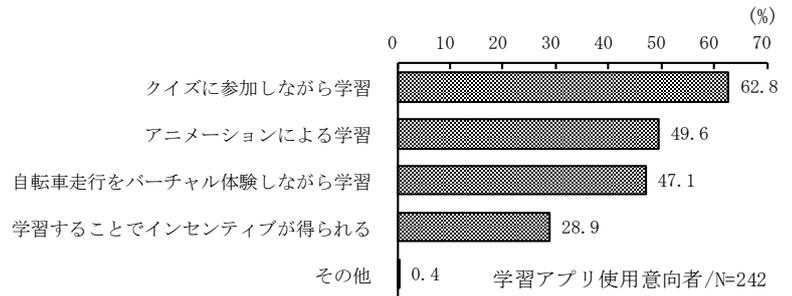


表 属性別にみた交通ルールに関する学習アプリに期待する事柄(総数は実数、その他は%)

※ 全体値より10ポイント以上高い数値を灰色で着色(ただし、回答数10以上)

	学習アプリ使用意向者	クイズに参加しながら学習	アニメーションによる学習	自転車走行をバーチャル体験しながら学習	学習することでインセンティブが得られる(自転車用品・施設利用・飲食店の割引券等)	その他
全 体	(242)	62.8	49.6	47.1	28.9	0.4
< 性 年 齢 別 >						
男性(計)	(139)	59.0	50.4	48.9	28.1	0.0
10代	(9)	33.3	55.6	66.7	11.1	0.0
20代	(22)	77.3	68.2	45.5	31.8	0.0
30代	(15)	53.3	66.7	40.0	13.3	0.0
40代	(16)	81.3	50.0	43.8	31.3	0.0
50~64歳	(29)	58.6	58.6	51.7	34.5	0.0
65歳以上	(48)	50.0	31.3	50.0	29.2	0.0
女性(計)	(103)	68.0	48.5	44.7	30.1	1.0
10代	(21)	76.2	38.1	28.6	19.0	0.0
20代	(23)	65.2	60.9	30.4	34.8	0.0
30代	(19)	89.5	47.4	57.9	26.3	0.0
40代	(17)	52.9	64.7	41.2	23.5	0.0
50~64歳	(10)	70.0	40.0	80.0	60.0	0.0
65歳以上	(13)	46.2	30.8	53.8	30.8	7.7
< 自転車の利用頻度別 >						
ほとんど毎日	(96)	65.6	52.1	46.9	29.2	1.0
週に3~4回	(51)	62.7	43.1	49.0	33.3	0.0
週に1~2回	(66)	63.6	53.0	48.5	22.7	0.0
月に1~2回	(29)	51.7	44.8	41.4	34.5	0.0
< 自転車を利用する主な目的別 >						
買い物	(117)	62.4	47.0	51.3	33.3	0.9
通勤・通学	(78)	64.1	50.0	38.5	23.1	0.0
その他	(47)	61.7	55.3	51.1	27.7	0.0
< 自転車の安全利用・安全運転についての関心度別 >						
どちらかと言えば関心がある	(206)	66.0	52.9	46.1	28.2	0.5
どちらかと言えば関心がない	(5)	40.0	0.0	20.0	80.0	0.0
< 自転車事故の危険性認識別 >						
どちらかと言えば危険だと思う	(177)	66.7	49.2	46.3	31.1	0.6
どちらかと言えば危険だと思わない	(12)	50.0	41.7	33.3	16.7	0.0
< 自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別 >						
理解したい(計)	(230)	64.8	49.6	47.8	29.6	0.4
理解したいとは思わない(計)	(3)	33.3	66.7	0.0	0.0	0.0
< 居住市区町村別 >						
東京23区及び政令指定都市	(83)	65.1	54.2	47.0	21.7	1.2
中核市	(79)	62.0	46.8	43.0	35.4	0.0
町 村	(80)	61.3	47.5	51.3	30.0	0.0

表 交通ルールに関する学習アプリに期待する事柄、その他の回答内容

女性	65歳以上	特に外国人の多い歩道等で指導してほしい。最近急に増えたインド人学校付近でマナーを知らない人が多いので危ない。
----	-------	--

(18) 交通ルールに関する学習アプリの有用性評価 (Q8)

- 交通ルールに関する学習アプリの有用性については、「役立つと思う」が45.0%で最も高いが、「どちらとも言えない」も39.7%を占める。
- 「役立つと思う」は、男性65歳以上で56.5%と高い。また、自転車の安全利用・安全運転についての関心度別で「どちらかと言えば関心がある」と回答した者、自転車事故の危険性認識別で「どちらかと言えば危険だと思う」と回答した者、自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別の「理解したい(計)」においても数値が高い。
- 一方、男性30代で「役立つと思わない」の数値が高い。
- 居住市区町村別では、顕著な差異はみられなかった。

図 交通ルールに関する学習アプリの有用性評価 (N=1,002、総数)

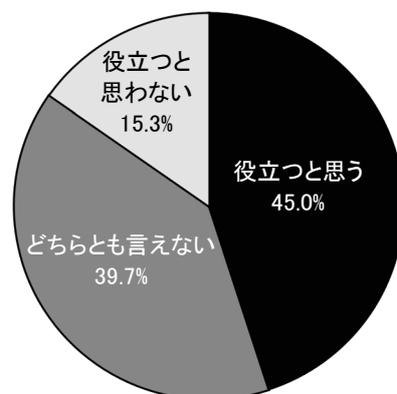


表 属性別にみた交通ルールに関する学習アプリの有用性評価(総数は実数、その他は%)

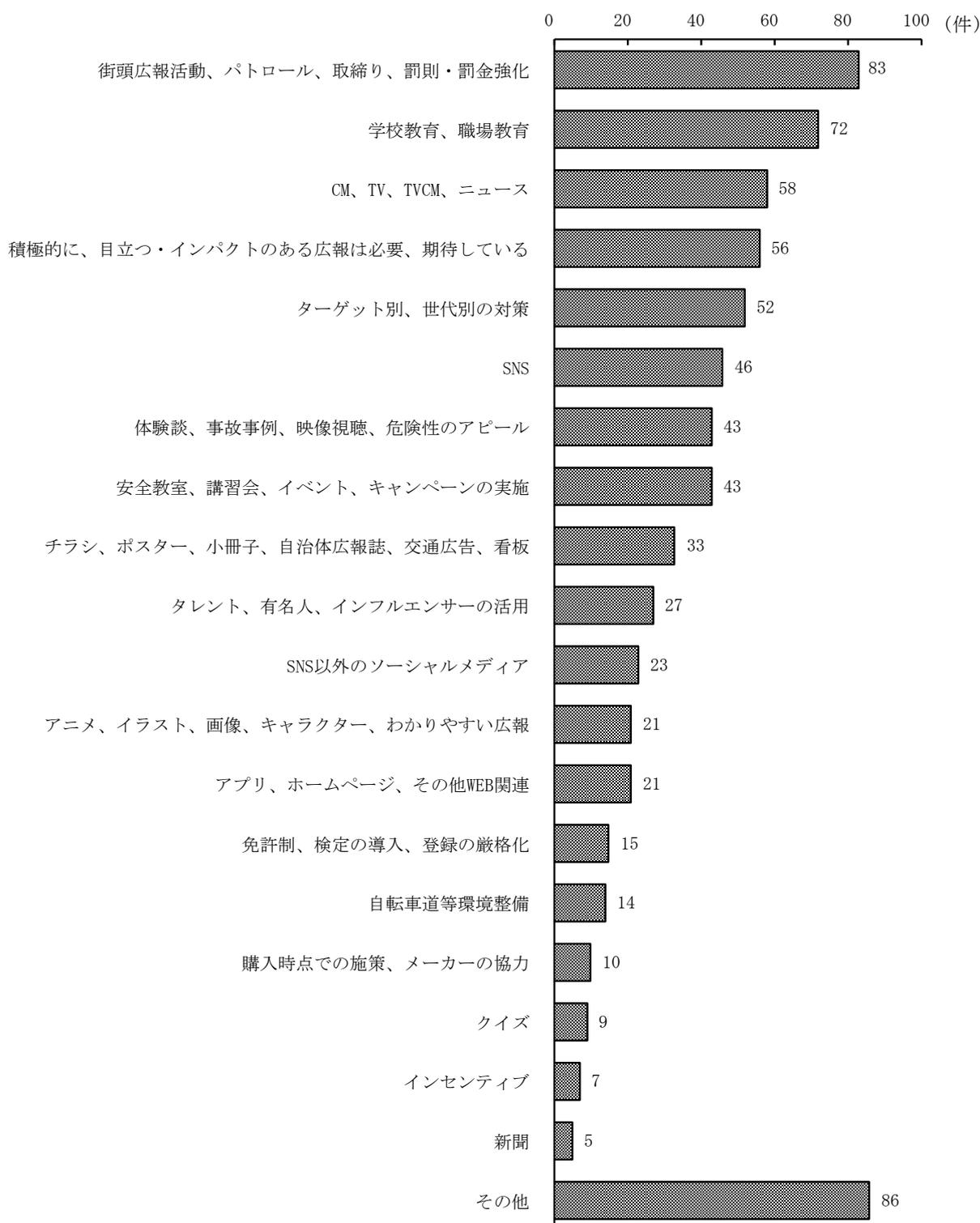
※ 全体値より10ポイント以上高い数値を灰色で着色

	総数	役立つと思う	どちらとも言えない	役立つと思わない
全 体	(1002)	45.0	39.7	15.3
< 性 年 齢 別 >				
男性(計)	(541)	46.0	39.9	14.0
10 代	(34)	50.0	29.4	20.6
20 代	(54)	53.7	33.3	13.0
30 代	(78)	37.2	37.2	25.6
40 代	(73)	41.1	39.7	19.2
50~64歳	(141)	37.6	49.6	12.8
65歳以上	(161)	56.5	37.3	6.2
女性(計)	(461)	43.8	39.5	16.7
10 代	(116)	52.6	29.3	18.1
20 代	(96)	45.8	40.6	13.5
30 代	(72)	36.1	44.4	19.4
40 代	(77)	31.2	49.4	19.5
50~64歳	(60)	43.3	41.7	15.0
65歳以上	(40)	52.5	35.0	12.5
< 自転車の利用頻度別 >				
ほとんど毎日	(387)	44.4	39.0	16.5
週に3~4回	(176)	48.9	38.6	12.5
週に1~2回	(279)	43.7	40.1	16.1
月に1~2回	(160)	44.4	41.9	13.8
< 自転車を利用する主な目的別 >				
買い物	(459)	45.5	41.4	13.1
通勤・通学	(331)	45.9	36.6	17.5
その他	(212)	42.5	41.0	16.5
< 自転車の安全利用・安全運転についての関心度別 >				
どちらかと言えば関心がある	(532)	63.0	28.9	8.1
どちらかと言えば関心がない	(156)	19.2	41.0	39.7
< 自転車事故の危険性認識別 >				
どちらかと言えば危険だと思う	(545)	57.2	32.1	10.6
どちらかと言えば危険だと思わない	(106)	31.1	34.0	34.9
< 自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別 >				
理解したい(計)	(721)	57.7	33.6	8.7
理解したいとは思わない(計)	(87)	9.2	34.5	56.3
< 居住市区町村別 >				
東京23区及び政令指定都市	(334)	41.3	41.6	17.1
中核市	(334)	45.5	38.9	15.6
町 村	(334)	48.2	38.6	13.2

(19) 自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法についての意見 (Q9:自由回答)

- 自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法についての意見(自由回答)をみると、「街頭広報活動、パトロール、取締り、罰則・罰金強化」が 83 件で最も多く、具体的には、取締り強化と罰金徴収を訴える意見が多かった。次いで、「学校教育、職場教育」が 72 件で、具体的には、小学校等幼少期からの啓発を求める意見が多かった。以下「CM、TV、TVCM、ニュース」(58 件)、「積極的に、目立つ・インパクトのある広報は必要、期待している」(56 件)と続く。

図 自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法についての意見



3 調査の分析結果の総括と広報啓発の方向性

(1) 調査結果の要約

ア 自転車の利用状況 (SC4/SC5/SC6)

(7) 自転車の利用頻度

- 週に1回以上の利用者が8割以上を占める。男女 10 代、通勤・通学者においては、「ほとんど毎日」利用する人が多い。

(4) 利用している自転車等の種類

- 「一般車・シティサイクル(ママチャリ)」が 73.9%で最も高い。「電動アシスト自転車」は女性 40 代、「スポーツ車(ロードバイク、クロスバイク)」は男性 20 代で高い数値となっている。

(5) 自転車を利用する主な目的

- 「買い物」(45.8%)と「通勤・通学」(33.0%)で8割弱を占める。「買い物」は、男性 65 歳以上、女性 40 歳以上で、「通勤・通学」は、男女とも 10・20 代で数値が高い。また、「買い物」に関しては、居住市区町村別の「東京 23 区及び政令指定都市」で数値が高い。
- 「通勤・通学」について、知っているがほとんど守っていない自転車交通ルール別にみると、スマホ等を操作しながらの運転禁止及びイヤホン等を装着しながらの運転禁止において、60~70%台と高くなっている。

イ 自転車交通ルールの認知・遵守状況 (AQ1/BQ1/AQ1×BQ1)

(7) 知っている自転車交通ルール

- 「夜間はライトを点灯」、「スマホ等を操作しながらの運転禁止」、「原則車道左側通行」、「飲酒運転の禁止」、「二人乗の禁止(幼児同乗以外)」の5が 80%以上と高くなっている。

(4) 知らない自転車交通ルール

- 「信号機のある交差点の二段階右折」、「横断歩道では原則押して渡る」、「右折、左折時等の手信号」の3項目が 20%以上と数値が高くなっている。

「横断歩道では原則押して渡る」は女性 50 歳以上、「右折、左折時等の手信号」は女性 10 代、「信号機のある交差点の二段階右折」は女性 30 代で 40%以上となっており、上位項目(10.0%以上の項目)は全て、男性より女性の認知が低くなっている。

(5) 守っている自転車交通ルール

- 「ブレーキ不良車の運転禁止」、「夜間はライトを点灯」、「二人乗の禁止(幼児同乗以外)」、「飲酒運転の禁止」、「スマホ等を操作しながらの運転禁止」、「イヤホン等を装着しながらの運転禁止」の6項目が 80%以上と高くなっている。

(1) ほとんど守っていない自転車交通ルール

- 「ヘルメット着用に努める義務」、「右折、左折時等の手信号」の2項目が5割弱と高い。「ヘルメット着用に努める義務」については、女性 40~64 歳、自転車の安全利用・安全運転についての関心度別で「どちらかと言えば関心がない」と回答した者で数値が高くなっており、「右折、左折時等の手信号」は、女性 40 代で数値が高い。
- 自転車の安全利用・安全運転についての関心度別で「どちらかと言えば関心がない」と回答した者、自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別の「理解したいとは思わない(計)」は、「横断歩道では原則押して渡る」、「信号機のある交差点の二段階右折」、「自転車横断帯を通行」の3項目で数値が高い。

(7) 知っているがほとんど守っていない自転車交通ルール

- 「ヘルメット着用に努める義務」の数値が最も高く、女性 40~64 歳で特に高くなっている。

(カ) 知らない、かつほとんど守っていない自転車交通ルール

- 「右折、左折時等の手信号」、「横断歩道では原則押して渡る」、「信号機のある交差点の二段階右折」で数値が高くなっている。

ウ 自転車事故の危険性や違反をしてしまう理由 (SC8/Q4/Q2)

(7) 自転車事故の危険性認識

- 「どちらかと言えば危険だと思う」の数値が最も高く、女性 10 代、及び自転車の安全利用・安全運転についての関心度別で「どちらかと言えば関心がある」と回答した者で 70%以上と高くなっている。一方、男性 30 代では「どちらかと言えば危険だと思う」が 37.2%と低い。
- 知っているがほとんど守っていない自転車交通ルール別と知らない、かつほとんど守っていない自転車交通ルール別を比べると、前者の方が「どちらかと言えば危険だと思う」の数値が全体的に高くなっていることから、ルールを知ること、自転車事故に対する危険性の認識が高まることが期待できる。

(4) 事故の危険性を感じる場所、場面

- 「交通量の多い車道」が 75.3%で最も高かった。30.0%以上の上位6項目についてみると、場所では、「交通量の多い車道」、「脇道の多い生活道路」、「繁華街、商店街など人通りの多い場所」の順に数値が高く、場面では、「携帯電話・スマホ等を操作しながらの運転」、「夜間の無灯火運転」、「イヤホン等を装着しながらの運転」の順に数値が高い。

また、これらについては、“人通り・交通量の多さ”(「交通量の多い車道」、「繁華街、商店街など人通りの多い場所)、“視認・確認のしにくさ”(「脇道の多い生活道路」、「夜間の無灯火運転)、“ながら運転”(「携帯電話・スマホ等を操作しながらの運転」、「イヤホン等を装着しながらの運転)の3つに分類できる。

(7) 自転車の交通ルールをわかっても違反をしてしまう理由

- 「取締りをしていない、見つからないから」の数値が最も高く、「車道走行は、むしろ危険に感じるから(歩道等を通行してしまう)」、「家の近所等、近距離しか運転しないから」、「免許が無いと乗れない訳ではないから」と続く。
- 上位項目の多くは、“罰金等を含め厳しい取締りが無いこと”、“自分の運転は危険でなく安全だという思いこみ”の2つに分類できる。

エ 自転車の安全利用・安全運転への理解と関心度 (Q3/SC7)

(7) 自転車の安全利用・安全運転への理解に対する意欲

- 全体の 70%を超える人が自転車の安全利用・安全運転への理解に対し意欲を示している。男性 65 歳以上、女性 10 代で理解への意欲が高くなっている一方、男性 30 代では、意欲が低くなっている。また、自転車の安全利用・安全運転についての関心度別で「どちらかと言えば関心がある」と回答した者、自転車事故の危険性認識別で「どちらかと言えば危険だと思う」と回答した者で、理解への意欲が高くなっている一方、「どちらかと言えば関心がない」、「どちらかと言えば危険だと思わない」と回答した者は、理解への意欲が低くなっている。

(4) 自転車の安全利用・安全運転についての関心度

- 「どちらかと言えば関心がある」の数値が最も高く、関心度が高いのは男女とも 65 歳以上で、関心度が低いのは男女とも 30 代となっている。
- また、自転車事故の危険性認識別で「どちらかと言えば危険だと思わない」と回答した者、自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別の「理解したいとは思わない(計)」は、「どちらかと言えば関心がない」が 50~60%台と高くなっている。

- 知っているがほとんど守っていない自転車交通ルール別と知らない、かつほとんど守っていない自転車交通ルール別を比べると、ほとんどの項目で前者の方が「どちらかと言えば関心がある」の数値が高くなっていることから、ルールを知ること、自転車の安全利用・安全運転についての関心度が高まることが期待できる。

オ 自転車の安全利用・安全運転に向けての広報啓発（Q5/Q6/Q6-SQ1/Q6-SQ2/Q9: 自由回答）

(ア) 自転車の安全利用・事故抑止に向けて広報啓発してほしい事柄

- 「携帯電話・スマホ等を操作しながら運転してはいけない」、「イヤホン等を装着しながら運転してはいけない」の“ながら運転”に関する項目が上位を占めた。以下、「スピード出し過ぎへの警告」、「夜間はライトを点灯する」、「自転車は、原則として車道の左側を通行する」、「自転車同士で並んで通行してはいけない」、「傘差し運転をしてはいけない」、「自転車も飲酒運転は禁止されている」と続く。

(イ) 自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法

- 「SNS」、「一般的なテレビ放送(全国ネットの地上波全般)」が上位項目であり、以下、「電車・バス等の交通広告」、「ポスター・パンフレット・チラシ等」、「街頭での指導、放送、取締り」、「新聞・雑誌(紙媒体)」と続く。
- 男性 10・20 代、女性 10 代の若年層で「SNS」の数値が高い。
- また、男性 65 歳以上で「一般的なテレビ放送(全国ネットの地上波全般)」、「新聞・雑誌(紙媒体)」が、男女 65 歳以上で「街頭での指導、放送、取締り」の数値が高い。

(エ) ポスター・パンフレット・チラシ等の配布・掲出にふさわしい場所

- 「駅・バス停・空港等」、「学校等」、「駐輪場・シェアサイクルステーション」が上位を占めた。
- 若年層では、男性 20 代で「駐輪場・シェアサイクルステーション」、「警察・消防等、各種公共機関」、「道の駅・高速道路のSA・PA」、男女 20 代で「運転免許試験場」等公共性の高い施設・場所の数値が高い。
- 中年層では、男性 40 代で「駐輪場・シェアサイクルステーション」、女性 30 代で「学校等」の数値が高い。
- 高齢層では、女性 50～64 歳で「道の駅・高速道路のSA・PA」、女性 65 歳以上で「学校等」、「自転車販売店・ホームセンター」の数値が高い。
- 居住市区町村別にみると、町村において、「学校」が全体値より 10 ポイント以上数値が高くなっている。

(イ) 自転車の安全利用・安全運転の広報啓発に効果的な SNS、Web サイト

- 「YouTube」、「Twitter(現・X)」、「Instagram」が 50%以上の高い数値となっている。「YouTube」は男性 65 歳以上、「Twitter(現・X)」は男女とも 20 代、「Instagram」は女性 10・20 代で高い数値となっている。

(オ) 自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法

- 「街頭広報活動、パトロール、取締り、罰則・罰金強化」が 83 件で最も多い。以下、「学校教育、職場教育」(72 件)、「CM、TV、TVCM、ニュース」(58 件)、「積極的に、目立つ・インパクトのある広報は必要、期待している」(56 件)と続く。

カ 交通ルールに関する学習アプリ（Q7/Q7-SQ3/Q8）

(ア) 交通ルールに関する学習アプリの使用意向

- 「使用したいと思う」が 24.2%、「使用したいと思わない」が 27.8%で、大きな差異は認められない。男性 20 代、自転車の安全利用・安全運転についての関心度別で「どちらかと言えば関心がある」と回答した者は、使用に前向きであり、男女とも 10 代は使用に消極的である。

(イ) 交通ルールに関する学習アプリに期待する事柄

- 「クイズに参加しながら学習」が 62.8%で最も高い。「クイズに参加しながら学習」、「アニメーションによる学習」は、男女とも複数の年齢層で、「自転車走行をバーチャル体験しながら学習」は、女性の複数の年齢層で高い数値となっている。

(ウ) 交通ルールに関する学習アプリの有用性

- 「役立つと思う」が 45.0%で最も高いが、「どちらとも言えない」も 39.7%を占める。
- 自転車の安全利用・安全運転についての関心度別で「どちらかと言えば関心がある」と回答した者、自転車事故の危険性認識別で「どちらかと言えば危険だと思う」と回答した者、自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別の「理解したい(計)」で、「役立つと思う」の数値が高くなっている。

(2) 広報啓発のターゲットに関する考察

ア 自転車利用者の意識調査の結果

- 地域別(東京都 23 区及び政令指定都市・中核市・町村)においては、顕著な差異は見られなかった。
- 性年齢別(男性 10 代・20 代・30 代・40 代・50～64 歳・65 歳以上、女性 10 代・20 代・30 代・40 代・50～64 歳・65 歳以上)においては、「性別」による顕著な差異は見られなかったが、「年齢別」では、「10・20 代の若年層」、「30・40 代の中年層」、「50 歳以上の高年齢層」で、自転車安全利用への意識・関心度・意欲や、広報啓発内容・媒体・手法等に一定の差異が見られた。

イ 広報啓発のターゲット

- 上記アの結果を踏まえ、広報啓発のターゲットとしては、「10・20 代の若年層」、「30・40 代の中年層」、「50 歳以上の高年齢層」に分類し、以降、広報啓発の方向性を考察する。

(3) 広報啓発のターゲットに関する詳細分析

ア 10・20代の若年層

(7) 基本認識及びルールの認知・遵守状況

- 自転車の安全利用・安全運転についての関心度、自転車事故の危険性認識、自転車の安全利用・安全運転理解への意欲及び自転車交通ルールの認知・遵守状況について、性年齢別にまとめたのが下記表である。
- 10・20代の特徴をみると、「知っている自転車交通ルール」について、30・40代と比べ男女ともに数値が高くなっている。また、「ほとんど守っていない自転車交通ルール」について、男性10代、女性20代において、30・40代と比べ数値が高くなっている。

表 性年齢別にみた安全利用・安全運転への基本認識及びルールの認知・遵守状況

	安全利用・安全運転への関心	自転車事故の危険性認識	安全利用・安全運転理解意欲	知っている自転車交通ルール	知らない自転車交通ルール	守っている自転車交通ルール	ほとんど守っていない自転車交通ルール
	どちらかと言えば関心があるの数値(%)	どちらかと言えば危険だと思うの数値(%)	理解したい(計)の数値(%)	全体値で上位11項目の数値(%)	全体値で上位9項目の数値(%)	全体値で上位9項目の数値(%)	全体値で上位5項目の数値(%)
全体	53.1	54.4	72.0	70.0~88.3	12.5~27.4	70.3~86.4	11.5~48.7
男性(計)	52.9	52.3	70.6	68.2~88.9	9.6~24.2	66.0~83.9	10.0~44.7
男性10代	50.0	47.1	70.6	64.7~85.3	8.8~35.3	58.8~88.2	14.7~41.2
男性20代	59.3	57.4	70.4	63.0~85.2	7.4~18.5	68.5~85.2	9.3~38.9
男性30代	33.3	37.2	52.6	51.3~78.2	15.4~32.1	53.8~70.5	16.7~46.2
男性40代	45.2	53.4	61.6	61.6~83.6	12.3~39.7	49.3~83.6	13.7~52.1
男性50~64歳	51.1	53.2	70.2	69.5~92.9	6.4~24.1	63.8~88.7	9.9~55.3
男性65歳以上	65.8	57.8	83.9	78.3~96.3	3.7~18.0	75.8~92.5	4.3~39.1
女性(計)	53.4	56.8	73.5	69.4~87.6	12.6~34.1	72.7~89.4	13.2~53.4
女性10代	55.2	70.7	82.8	69.8~89.7	9.5~41.4	62.9~94.8	10.3~55.2
女性20代	56.3	52.1	74.0	64.6~84.4	15.6~34.4	69.8~88.5	15.6~45.8
女性30代	54.2	51.4	72.2	56.9~81.9	16.7~44.4	68.1~86.1	13.9~50.0
女性40代	49.4	49.4	58.4	61.0~88.3	11.7~31.2	66.2~92.2	15.6~68.8
女性50~64歳	43.3	58.3	73.3	76.7~93.3	10.0~43.3	73.3~93.3	16.7~65.0
女性65歳以上	62.5	50.0	77.5	72.5~92.5	7.5~40.0	72.5~92.5	2.5~47.5



10・20代は、ルールを知っていながら、守っていない傾向が見られる

(イ) 知っている自転車交通ルール

- 知っている自転車交通ルールについては、多くの項目において、10・20代の数値が30・40代を上回っており、10・20代における自転車交通ルールの認知は全体的に高いと言える。

表 性年齢別にみた知っている自転車交通ルール(総数は実数、その他は%)

※ 各項目で、10・20代について、30・40代より高い数値を灰色で着色

	総数	夜間はライトを点灯	スマホ等を操作しながらの運転禁止	原則車道左側通行	飲酒運転の禁止	二人乗の禁止(幼児同乗以外)	傘差し運転の禁止	イヤホン等を装着しながらの運転禁止	ブレーキ不良車の運転禁止	ヘルメット着用を努める義務	自転車同士の並走禁止	歩道通行の際は車道寄りを徐行
全体	(1002)	88.3	84.9	83.2	81.6	81.3	78.2	76.7	76.0	75.9	71.0	70.0
<性年齢別>												
男性(計)	(541)	88.9	84.8	84.3	84.1	80.6	76.5	76.2	78.0	77.1	72.3	68.2
10代	(34)	85.3	79.4	79.4	70.6	79.4	76.5	73.5	76.5	73.5	67.6	64.7
20代	(54)	83.3	85.2	81.5	74.1	74.1	72.2	72.2	70.4	74.1	63.0	70.4
30代	(78)	78.2	75.6	69.2	74.4	66.7	64.1	62.8	65.4	69.2	57.7	51.3
40代	(73)	82.2	79.5	78.1	83.6	74.0	64.4	68.5	65.8	64.4	64.4	61.6
50~64歳	(141)	92.9	84.4	86.5	86.5	82.3	78.0	82.3	79.4	77.3	72.3	69.5
65歳以上	(161)	96.3	93.2	94.4	93.2	91.3	88.2	82.6	91.3	88.2	87.0	78.3
女性(計)	(461)	87.6	85.0	82.0	78.7	82.2	80.3	77.4	73.8	74.6	69.4	72.0
10代	(116)	89.7	87.1	87.9	69.8	86.2	85.3	80.2	75.0	80.2	75.9	78.4
20代	(96)	84.4	80.2	72.9	80.2	80.2	78.1	76.0	71.9	64.6	66.7	68.8
30代	(72)	80.6	81.9	73.6	76.4	76.4	77.8	70.8	69.4	70.8	62.5	56.9
40代	(77)	88.3	84.4	83.1	83.1	77.9	77.9	77.9	71.4	76.6	61.0	71.4
50~64歳	(60)	93.3	88.3	88.3	86.7	86.7	78.3	85.0	80.0	76.7	76.7	76.7
65歳以上	(40)	92.5	92.5	90.0	85.0	87.5	82.5	72.5	77.5	82.5	75.0	82.5

(ウ) 自転車の交通ルールをわかっても違反をしてしまう理由

- 自転車の交通ルールをわかっても違反をしてしまう理由をみると、「取締りをしていない、見つからないから」、「一時停止や二段階右折等は面倒だから」、「周りの人もルールを守っていないから」等で、10・20代の数値が他の年代と比べ高くなっており、遵法意識の希薄さが見受けられる。

表 性年齢別にみた自転車の交通ルールをわかっても違反をしてしまう理由(総数は実数、その他は%)

※ 各項目で、男女それぞれで、10・20代が高くなっている数値を灰色で着色

	総数	取締りをしていない、見つからないから	車道走行は、むしろ危険に感じるから(歩道等を通行してしまう)	家の近所等、近距離しか運転しないから	免許が無いと乗れないから	守らなくても危険だと感じないから	厳しい罰則、高額な罰金・賠償金はないと思うから	歩行者や自動車の少ないところしか運転しないから	一時停止や二段階右折等は面倒だから	周りの人もルールを守っていないから	広報啓発・交通安全教育が不足しているから
全体	(1002)	33.4	30.0	27.2	26.9	23.6	22.6	17.6	16.6	16.3	12.6
<性年齢別>											
男性(計)	(541)	34.0	29.8	27.4	26.2	26.1	25.0	17.6	17.4	12.9	12.4
10代	(34)	50.0	17.6	11.8	14.7	29.4	23.5	14.7	23.5	23.5	14.7
20代	(54)	40.7	14.8	20.4	24.1	29.6	22.2	24.1	18.5	14.8	11.1
30代	(78)	32.1	14.1	23.1	16.7	23.1	26.9	19.2	12.8	11.5	10.3
40代	(73)	26.0	28.8	21.9	27.4	23.3	21.9	12.3	16.4	15.1	15.1
50~64歳	(141)	33.3	38.3	26.2	29.1	22.7	24.8	14.2	17.7	12.1	9.9
65歳以上	(161)	33.5	37.9	38.5	31.1	29.8	26.7	20.5	18.0	10.6	14.3
女性(計)	(461)	32.8	30.4	27.1	27.8	20.6	19.7	17.6	15.6	20.2	12.8
10代	(116)	48.3	28.4	25.9	26.7	32.8	23.3	13.8	19.0	31.0	8.6
20代	(96)	30.2	22.9	25.0	22.9	20.8	16.7	19.8	11.5	22.9	18.8
30代	(72)	20.8	33.3	27.8	25.0	16.7	27.8	19.4	15.3	15.3	13.9
40代	(77)	28.6	26.0	22.1	26.0	11.7	13.0	19.5	14.3	15.6	5.2
50~64歳	(60)	21.7	41.7	28.3	38.3	13.3	10.0	13.3	18.3	13.3	18.3
65歳以上	(40)	40.0	40.0	42.5	35.0	20.0	30.0	22.5	15.0	10.0	15.0

「見つからない」、「周りの人も守っていない」、「面倒」等を理由とする遵法意識の希薄さが見受けられる

イ 30・40代の中年年齢層

(7) 基本認識及びルールの認知・遵守状況

- 自転車の安全利用・安全運転への関心度等をまとめた表(再掲)において、30・40代の特徴をみると、自転車の安全利用への関心、自転車事故の危険性認識、自転車の安全利用・安全運転への理解に対する意欲、知っている自転車交通ルールの数値が低く、知らない自転車交通ルール、ほとんど守っていない自転車交通ルールの数値が高くなっている。

表 性年齢別にみた安全利用・安全運転への基本認識及びルールの認知・遵守状況

※ 30・40代が他の年齢層より数値が高い(又は低い)ものを太字とし、灰色で着色

	安全利用・安全運転への関心	自転車事故の危険性認識	安全利用・安全運転理解意欲	知っている自転車交通ルール	知らない自転車交通ルール	守っている自転車交通ルール	ほとんど守っていない自転車交通ルール
	どちらかと言えば関心があるの数値(%)	どちらかと言えば危険だと思うの数値(%)	理解したい(計)の数値(%)	全体値で上位11項目の数値(%)	全体値で上位9項目の数値(%)	全体値で上位9項目の数値(%)	全体値で上位5項目の数値(%)
全体	53.1	54.4	72.0	70.0~88.3	12.5~27.4	70.3~86.4	11.5~48.7
男性(計)	52.9	52.3	70.6	68.2~88.9	9.6~24.2	66.0~83.9	10.0~44.7
男性10代	50.0	47.1	70.6	64.7~85.3	8.8~35.3	58.8~88.2	14.7~41.2
男性20代	59.3	57.4	70.4	63.0~85.2	7.4~18.5	68.5~85.2	9.3~38.9
男性30代	33.3	37.2	52.6	51.3~78.2	15.4~32.1	53.8~70.5	16.7~46.2
男性40代	45.2	53.4	61.6	61.6~83.6	12.3~39.7	49.3~83.6	13.7~52.1
男性50~64歳	51.1	53.2	70.2	69.5~92.9	6.4~24.1	63.8~88.7	9.9~55.3
男性65歳以上	65.8	57.8	83.9	78.3~96.3	3.7~18.0	75.8~92.5	4.3~39.1
女性(計)	53.4	56.8	73.5	69.4~87.6	12.6~34.1	72.7~89.4	13.2~53.4
女性10代	55.2	70.7	82.8	69.8~89.7	9.5~41.4	62.9~94.8	10.3~55.2
女性20代	56.3	52.1	74.0	64.6~84.4	15.6~34.4	69.8~88.5	15.6~45.8
女性30代	54.2	51.4	72.2	56.9~81.9	16.7~44.4	68.1~86.1	13.9~50.0
女性40代	49.4	49.4	58.4	61.0~88.3	11.7~31.2	66.2~92.2	15.6~68.8
女性50~64歳	43.3	58.3	73.3	76.7~93.3	10.0~43.3	73.3~93.3	16.7~65.0
女性65歳以上	62.5	50.0	77.5	72.5~92.5	7.5~40.0	72.5~92.5	2.5~47.5



危険性・安全への意識、ルールの認知・遵守状況等
30・40代の基本認識に低い傾向が見られる

(イ) ほとんど守っていない自転車交通ルール

- ほとんど守っていない自転車交通ルールについて、30・40代が最も高い数値となっている項目をみると、「横断歩道では原則押して渡る」、「信号機のある交差点の二段階右折」、「一時停止標識直前で一時停止・安全確認」、「傘差し運転の禁止」、「イヤホン等を装着しながらの運転禁止」、「スマホ等を操作しながらの運転禁止」等、「手間や時間がかかる事柄」、「ながら運転に関する事柄」が多いことがわかる。
- また、「ヘルメット着用に努める義務」については、男女40代において高い数値となっている。

表 性年齢別にみたほとんど守っていない自転車交通ルール(総数は実数、その他は%)

※ 各項目で、男女それぞれで、30・40代が高くなっている数値を灰色で着色

	総数	ヘルメット着用 に努める義務	右折、左折時等 の手信号	横断歩道では 原則押して渡る	信号機のある 交差点の二段階右折	自転車横断帯を 通行	一時停止標識直 前で一時停止・安全 確認	傘差し運 転の禁止	自転車専用通 行帯を通行(逆 走禁止)	歩道通行の際 は車道を徐行	原則車道左側 通行	イヤホン等 を装着しながらの 運転禁止	自転車同士の 並走禁止	車道では車道 の信号、歩道では 歩道の信号に従う	スマホ等を 操作しながらの 運転禁止	二人乗の禁止 (幼児同乗以外)	飲酒運 転の禁止	夜間は ライトを点灯	ブレーキ 不良車の 運転禁止
全 体	(1002)	48.7	47.3	26.1	19.1	11.5	9.9	9.4	7.5	6.6	6.1	5.6	5.2	4.9	4.2	3.6	3.5	3.5	3.5
<性年齢別>																			
男性(計)	(541)	44.7	43.3	26.4	17.0	10.0	7.0	8.5	6.5	6.1	4.4	4.8	3.9	4.3	4.1	3.1	2.8	3.0	3.3
10代	(34)	35.3	41.2	26.5	20.6	14.7	14.7	5.9	11.8	14.7	8.8	5.9	11.8	5.9	2.9	5.9	2.9	2.9	2.9
20代	(54)	38.9	25.9	18.5	18.5	9.3	7.4	9.3	7.4	9.3	5.6	3.7	3.7	7.4	7.4	3.7	1.9	3.7	7.4
30代	(78)	43.6	46.2	32.1	20.5	16.7	12.8	9.0	11.5	10.3	7.7	7.7	6.4	6.4	9.0	9.0	9.0	5.1	7.7
40代	(73)	52.1	49.3	35.6	30.1	13.7	9.6	16.4	6.8	9.6	8.2	11.0	5.5	4.1	5.5	2.7	2.7	6.8	4.1
50~64歳	(141)	52.5	55.3	32.6	19.9	9.9	6.4	11.3	6.4	3.5	2.8	5.0	3.5	3.5	3.5	2.1	2.1	2.1	1.4
65歳以上	(161)	39.1	34.8	16.8	5.6	4.3	1.9	2.5	2.5	1.9	1.2	0.6	0.6	2.5	0.6	0.6	0.6	0.6	1.2
女性(計)	(461)	53.4	52.1	25.8	21.5	13.2	13.2	10.4	8.7	7.2	8.0	6.5	6.7	5.6	4.3	4.1	4.3	4.1	3.7
10代	(118)	47.4	55.2	23.3	18.1	10.3	8.6	6.0	4.3	2.6	5.2	9.5	8.6	1.7	3.4	4.3	1.7	3.4	3.4
20代	(96)	45.8	42.7	15.6	22.9	16.7	11.5	9.4	11.5	10.4	8.3	10.4	11.5	10.4	6.3	6.3	6.3	6.3	5.2
30代	(72)	50.0	50.0	31.9	25.0	13.9	23.6	8.3	11.1	12.5	15.3	5.6	6.9	9.7	8.3	5.6	8.3	6.9	5.6
40代	(77)	68.8	59.7	33.8	27.3	15.6	15.6	15.6	9.1	9.1	9.1	5.2	3.9	5.2	5.2	3.9	3.9	3.9	3.9
50~64歳	(60)	65.0	56.7	28.3	21.7	16.7	10.0	13.3	8.3	5.0	5.0	1.7	1.7	5.0	0.0	1.7	3.3	1.7	1.7
65歳以上	(40)	47.5	47.5	27.5	10.0	2.5	12.5	15.0	10.0	2.5	5.0	0.0	2.5	0.0	0.0	0.0	2.5	0.0	0.0



手間や時間のかかるルール、ながら運転に関するルールを
守っていない傾向が見られる

ウ 50 歳以上の高年齢層

(7) 基本認識及びルール認知・遵守状況

- 自転車の安全利用・安全運転への関心度等をまとめた表(再掲)において、50 歳以上の特徴をみると、「知っている自転車交通ルール」、「守っている自転車交通ルール」において、他の年齢層と比べ数値が高く、ルールの認知・遵法意識の高さが見受けられる。

表 性年齢別にみた安全利用・安全運転への基本認識及びルール認知・遵守状況(再掲)

	安全利用・安全運転への関心	自転車事故の危険性認識	安全利用・安全運転理解意欲	知っている自転車交通ルール	知らない自転車交通ルール	守っている自転車交通ルール	ほとんど守っていない自転車交通ルール
	どちらかと言えば関心があるの数値(%)	どちらかと言えば危険だと思うの数値(%)	理解したい(計)の数値(%)	全体値で上位 11 項目の数値(%)	全体値で上位 9 項目の数値(%)	全体値で上位 9 項目の数値(%)	全体値で上位 5 項目の数値(%)
全体	53.1	54.4	72.0	70.0~88.3	12.5~27.4	70.3~86.4	11.5~48.7
男性(計)	52.9	52.3	70.6	68.2~88.9	9.6~24.2	66.0~83.9	10.0~44.7
男性 10 代	50.0	47.1	70.6	64.7~85.3	8.8~35.3	58.8~88.2	14.7~41.2
男性 20 代	59.3	57.4	70.4	63.0~85.2	7.4~18.5	68.5~85.2	9.3~38.9
男性 30 代	33.3	37.2	52.6	51.3~78.2	15.4~32.1	53.8~70.5	16.7~46.2
男性 40 代	45.2	53.4	61.6	61.6~83.6	12.3~39.7	49.3~83.6	13.7~52.1
男性 50~64 歳	51.1	53.2	70.2	69.5~92.9	6.4~24.1	63.8~88.7	9.9~55.3
男性 65 歳以上	65.8	57.8	83.9	78.3~96.3	3.7~18.0	75.8~92.5	4.3~39.1
女性(計)	53.4	56.8	73.5	69.4~87.6	12.6~34.1	72.7~89.4	13.2~53.4
女性 10 代	55.2	70.7	82.8	69.8~89.7	9.5~41.4	62.9~94.8	10.3~55.2
女性 20 代	56.3	52.1	74.0	64.6~84.4	15.6~34.4	69.8~88.5	15.6~45.8
女性 30 代	54.2	51.4	72.2	56.9~81.9	16.7~44.4	68.1~86.1	13.9~50.0
女性 40 代	49.4	49.4	58.4	61.0~88.3	11.7~31.2	66.2~92.2	15.6~68.8
女性 50~64 歳	43.3	58.3	73.3	76.7~93.3	10.0~43.3	73.3~93.3	16.7~65.0
女性 65 歳以上	62.5	50.0	77.5	72.5~92.5	7.5~40.0	72.5~92.5	2.5~47.5



50 歳以上は、ルールの認知・遵法意識ともに高い傾向が見られる

(イ) 自転車の交通ルールをわかっているにもかかわらず違反をしてしまう理由

- 50歳以上について、自転車の交通ルールをわかっているにもかかわらず違反をしてしまう理由をみると、「車道走行は、むしろ危険に感じるから(歩道等を通りしてしまう)」、「家の近所等、近距離しか運転しないから」、「守らなくても危険だと感じたことがないから」、「歩行者や自動車の少ないところしか運転しないから」の項目で、他の年齢層より数値が高くなっている。
- 歩道通行、家の近所等の近距離で、交通量の少ない場所ならば安全と認識している傾向が見受けられる。

表 性年齢別にみた自転車の交通ルールをわかっているにもかかわらず違反をしてしまう理由(総数は実数、その他は%)

※ 各項目で、男女それぞれで、50歳以上が高くなっている数値を灰色で着色

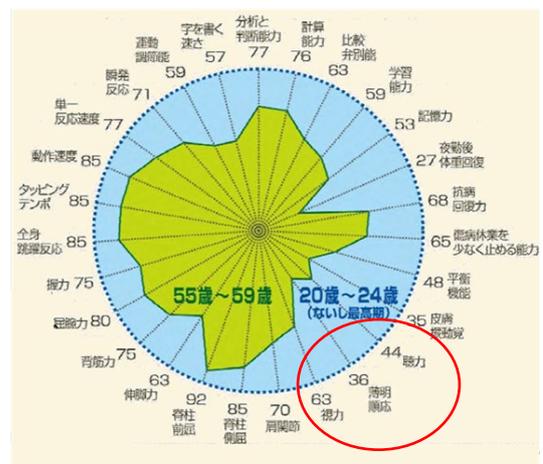
	総数	取締りを していない、見 つからないから	車道走 行は、む しろ危険 に感じる から(歩 道等を通 りしてし まう)	家の近 所等、近 距離しか 運転しな いから	免許が 無いと乗 れない 訳では ないから	守らな くても危 険だと感 じたこと がないから	厳しい罰 則、高額 な罰金・ 賠償金 はないと 思うから	歩行者 や自動 車の少 ないこ ろしか運 転しない から	一時停 止や二 段階右 折等は 面倒だ から	周りの人 もルー ルを守っ ていない から	広報啓 発・交通 安全教 育が不 足してい るから	自転車 事故の 情報をあ まり聞い たことが ないから	接触して も、大事 事故に ならない と思うから	自転車の 運転や運 動能力に 自信があるから	その他
全 体	(1002)	33.4	30.0	27.2	26.9	23.6	22.6	17.6	16.6	16.3	12.6	6.7	5.8	5.0	4.6
< 性年齢別 >															
男性(計)	(541)	34.0	29.8	27.4	26.2	26.1	25.0	17.6	17.4	12.9	12.4	6.1	6.1	5.0	4.8
10代	(34)	50.0	17.6	11.8	14.7	29.4	23.5	14.7	23.5	23.5	14.7	14.7	14.7	8.8	11.8
20代	(54)	40.7	14.8	20.4	24.1	29.6	22.2	24.1	18.5	14.8	11.1	1.9	5.6	5.6	5.6
30代	(78)	32.1	14.1	23.1	16.7	23.1	26.9	19.2	12.8	11.5	10.3	9.0	10.3	3.8	6.4
40代	(73)	26.0	28.8	21.9	27.4	23.3	21.9	12.3	16.4	15.1	15.1	5.5	4.1	2.7	2.7
50~64歳	(141)	33.3	38.3	26.2	29.1	22.7	24.8	14.2	17.7	12.1	9.9	2.8	2.8	2.8	5.7
65歳以上	(161)	33.5	37.9	38.5	31.1	29.8	26.7	20.5	18.0	10.6	14.3	7.5	6.2	7.5	2.5
女性(計)	(461)	32.8	30.4	27.1	27.8	20.6	19.7	17.6	15.6	20.2	12.8	7.4	5.4	5.0	4.3
10代	(116)	48.3	28.4	25.9	26.7	32.8	23.3	13.8	19.0	31.0	8.6	8.6	6.9	4.3	2.6
20代	(96)	30.2	22.9	25.0	22.9	20.8	16.7	19.8	11.5	22.9	18.8	9.4	4.2	10.4	5.2
30代	(72)	20.8	33.3	27.8	25.0	16.7	27.8	19.4	15.3	15.3	13.9	5.6	5.6	1.4	4.2
40代	(77)	28.6	26.0	22.1	26.0	11.7	13.0	19.5	14.3	15.6	5.2	3.9	6.5	2.6	6.5
50~64歳	(60)	21.7	41.7	28.3	38.3	13.3	10.0	13.3	18.3	13.3	18.3	8.3	1.7	3.3	5.0
65歳以上	(40)	40.0	40.0	42.5	35.0	20.0	30.0	22.5	15.0	10.0	15.0	7.5	7.5	7.5	2.5

近距離で、交通量の少ない場所しか運転しないから
安全との認識が見受けられる

(ウ) 加齢に伴う各種身体機能の変化

- 加齢による身体機能の低下は、右図のとおり明らかであるが、上記表で「自転車の運転や運動能力に自信があるから」の項目をみると、50歳以上の数値が、他の年齢層と比べて、顕著な差異はみられない。
- 特に「薄明順応」力の低下等を考慮し、高年齢層には、夜間のライト点灯を強く呼びかける必要がある。

図 加齢に伴う各種身体機能の変化



労働科学研究所
「労働科学叢書 53: 齊藤一、遠藤幸男 1980」

運転や運動能力に自信がある、という過信が見受けられる

エ 広報啓発のターゲットに関する考察結果

(ア) 10・20代の若年層

- ルールを知っていながら、守っていない傾向が見受けられる。その背景として、「見つからない」、「周りの人も守っていない」、「面倒」といった理由から遵法意識が希薄となっていることが考えられる。

(イ) 30・40代の中年層

- 自転車事故の危険性・安全への意識、ルールの認知度・遵守状況等の基本認識が低く、手間や時間のかかるルール、ながら運転に関するルールが守られていない傾向が見受けられる。

(ウ) 50歳以上の高年齢層

- ルールの認知度・遵法意識がともに高い一方で、近距離や交通量の少ない場所しか運転しないという理由で安全への意識が不足する傾向が見受けられるほか、加齢に伴う身体機能や運転技術の変化に対する認識不足が懸念される。

(4) 広報啓発の方向性

ア 10・20代の若年層

(7) 自転車事故の危険性認識別安全利用・安全運転の関心度・理解意欲

- 10・20代における自転車の安全利用・安全運転についての関心度、自転車事故の危険性認識、自転車の安全利用・安全運転理解への意欲の3テーマについて、その相関性を下記表に示した。
- 自転車事故の危険性認識層ほど、安全利用・安全運転についての関心度、理解意欲が高い数値となっている。

このことを踏まえると、自転車事故の危険性を確実に伝えることが、広報啓発の基本的な方向性となる。

表 10・20代の自転車事故の危険性認識と、安全利用・安全運転の関心度・理解意欲との関係

		自転車の安全利用・安全運転についての関心度		自転車の安全利用・安全運転理解への意欲	
		どちらかと言えば関心がある(%)	どちらかと言えば関心がない(%)	理解したい(計)(%)	理解したいとは思わない(計)(%)
自転車事故の危険性認識	どちらかと言えば危険だと思う	67.6	9.5	87.2	3.9
	どちらかと言えば危険だと思わない	37.5	47.5	57.5	30.0



危険性を伝えることで、
安全利用・安全運転の関心度・理解意欲が高まる

(イ) 自転車事故の危険性認識別知らない自転車交通ルール

- 10・20代は、ルールを知っていながら守らないという傾向がみられるが、自転車事故の危険性認識別の知らない自転車交通ルールについてみると、「信号機のある交差点の二段階右折」を除く全ての項目で、危険性認識層（「どちらかと言えば危険だと思う層」をいう。以下同じ。）の方が数値が低くなっている（認知率が高い）ことから、ルールを知ることによって、自転車事故の危険性認識が相応に高まることが期待できる。
- 危険性認識層と、危険性非認識層（「どちらかと言えば危険だと思わない層」をいう。以下同じ。）で、数値の差が大きい「原則車道左側通行」、「夜間はライトを点灯」、「スマホ等を操作しながらの運転禁止」等のルールの認知促進を積極的に図っていく必要がある。

表 10・20代における自転車事故の危険性認識別知らない自転車交通ルール（総数は実数、その他は%）

※ 危険性認識層と非認識層の差が15ポイント以上の数値を灰色で着色

	総数	原則車道左側通行	歩道通行の際は車道寄りを行	車道では車道の信号、歩道では歩道の信号に従う	飲酒運転の禁止	夜間はライトを点灯	ヘルメット着用を努める義務	自転車専用通行帯を通行（逆走禁止）	自転車同士の並走禁止	信号機のある交差点の二段階右折
全体	(1002)	6.4	12.5	14.6	7.6	4.8	6.4	13.7	12.8	25.7
<10・20代の自転車事故の危険性認識別 >										
どちらかと言えば危険だと思う	(179)	2.8	6.1	11.7	11.2	1.7	3.9	12.3	10.1	33.0
どちらかと言えば危険だと思わない	(40)	22.5	22.5	20.0	17.5	17.5	22.5	22.5	22.5	32.5

	総数	右折、左折時等の手信号	自転車横断帯を通行	横断歩道では原則押し渡る	一時停止標識直前で一時停止・安全確認	二人乗りの禁止（幼児同乗以外）	スマホ等を操作しながらの運転禁止	イヤホン等を装着しながらの運転禁止	傘差し運転の禁止	ブレーキ不良車の運転禁止
全体	(1002)	27.2	18.1	27.4	13.0	7.2	4.8	8.4	7.9	8.3
<10・20代の自転車事故の危険性認識別 >										
どちらかと言えば危険だと思う	(179)	34.1	21.2	19.6	8.9	3.9	2.2	5.6	4.5	6.7
どちらかと言えば危険だと思わない	(40)	35.0	25.0	27.5	27.5	27.5	20.0	27.5	22.5	25.0



自転車の交通ルールを知ることによって、危険性の認識が高まる

※ 10・20代の若年層においては、ルールを知っていても守らない層が多いが、ルールを知ることによって、危険性認識が深まり、安全利用・安全運転への意識向上につながられる層も一定数いるものと考えられる。

(ウ) 事故の危険性を感じる場所、場面

- 事故の危険性を感じる場所、場面として、男女 10・20 代はいずれも「交通量の多い車道」の数値が最も高くなっている。
- 続いて「携帯電話・スマホ等を操作しながらの運転」、「イヤホン等を装着しながらの運転」等、いわゆる「ながら運転」の場面が上位項目として挙げられている。
- 自転車事故の危険性を想起させる象徴的な場所・場面として、動画や絵の中で「交通量の多い車道/ながら運転」の場面を利用することで、訴求力向上が期待できる。

表 10・20 代における事故の危険性を感じる場所、場面(上位項目)

男性 10 代	男性 20 代	女性 10 代	女性 20 代
<ul style="list-style-type: none"> ●交通量の多い車道 ●携帯電話・スマホ等を操作しながらの運転 ●イヤホン等を装着しながらの運転 	<ul style="list-style-type: none"> ●交通量の多い車道 ●繁華街、商店街など人通りの多い場所 ●携帯電話・スマホ等を操作しながらの運転 	<ul style="list-style-type: none"> ●交通量の多い車道 ●携帯電話・スマホ等を操作しながらの運転 ●イヤホン等を装着しながらの運転 	<ul style="list-style-type: none"> ●交通量の多い車道 ●脇道の多い生活道路 ●繁華街、商店街など人通りの多い場所 <p>※4位は</p> <ul style="list-style-type: none"> ●携帯電話・スマホ等を操作しながらの運転



交通量の多い車道、ながら運転の場面に危険を感じる

(エ) ほとんど守っていない自転車交通ルール

- ほとんど守っていない自転車交通ルールの上位項目をみると、男女 10・20 代はいずれも「右折、左折時等の手信号」、「ヘルメット着用に努める義務」、「横断歩道では原則押して渡る」の3項目が上位を占めている。

表 10・20 代におけるほとんど守っていない自転車交通ルール(上位項目)

男性 10 代	男性 20 代	女性 10 代	女性 20 代
<ul style="list-style-type: none"> ●右折、左折時等の手信号 ●ヘルメット着用に努める義務 ●横断歩道では原則押して渡る 	<ul style="list-style-type: none"> ●ヘルメット着用に努める義務 ●右折、左折時等の手信号 ●信号機のある交差点の二段階右折 ●横断歩道では原則押して渡る 	<ul style="list-style-type: none"> ●右折、左折時等の手信号 ●ヘルメット着用に努める義務 ●横断歩道では原則押して渡る 	<ul style="list-style-type: none"> ●ヘルメット着用に努める義務 ●右折、左折時等の手信号 ●信号機のある交差点の二段階右折 <p>※5位は</p> <ul style="list-style-type: none"> ●横断歩道では原則押して渡る



手信号、ヘルメット着用、横断歩道は押して渡るは、ほとんど守っていない

(オ) 自転車の交通ルールをわかっているにもかかわらず違反してしまう理由

- 自転車の交通ルールをわかっているにもかかわらず違反してしまう理由をみると、男女 10・20 代はいずれも「取締りをしていない、見つからないから」の数値が最も高くなっている。
- 自動車だけでなく、自転車も取締りを受けることや違反が交通事故に繋がることを知らせることで、一定の効果が期待できるものと考えられる。

表 10・20 代における自転車の交通ルールをわかっているにもかかわらず違反してしまう理由(最上位項目)

男性 10 代	男性 20 代	女性 10 代	女性 20 代
●取締りをしていない、見つからないから	●取締りをしていない、見つからないから	●取締りをしていない、見つからないから	●取締りをしていない、見つからないから



取締りをしていない、見つからないという理由から遵法意識が希薄

イ 30・40代の中年年齢層

(7) 自転車事故の危険性認識別安全利用・安全運転の関心度・理解意欲

- 30・40代における自転車の安全利用・安全運転についての関心度、自転車事故の危険性認識、自転車の安全利用・安全運転理解への意欲の3テーマについて、その相関性を下記表に示した。
- 自転車事故の危険性認識層は、安全利用・安全運転についての関心度、理解意欲ともに70%台と高くなっているのに対し、危険性非認識層は20%台にとどまり、自転車事故の危険性認識層ほど、安全利用・安全運転についての関心度、理解意欲が高い状況が顕著に現れている。
このことを踏まえると、自転車事故の危険性を確実に伝えることが、広報啓発の基本的な方向性となる。

表 30・40代の自転車事故の危険性認識と、安全利用・安全運転の関心度・理解意欲との関係

		自転車の安全利用・安全運転についての関心度		自転車の安全利用・安全運転理解への意欲	
		どちらかと言えば関心がある(%)	どちらかと言えば関心がない(%)	理解したい(計)(%)	理解したいとは思わない(計)(%)
自転車事故の危険性認識	どちらかと言えば危険だと思う	71.3	13.3	79.0	7.0
	どちらかと言えば危険だと思わない	21.4	67.9	21.4	71.4



危険性を伝えることで、
安全利用・安全運転の関心度・理解意欲が高まる

(イ) 自転車事故の危険性認識別知らない自転車交通ルール

- 30・40代における自転車事故の危険性認識別の知らない自転車交通ルールについてみると、全ての項目で、危険性認識層の方が数値が低くなっている(認知率が高い)ことから、ルールを知ることによって自転車事故の危険性認識が相応に高まることが期待できる。
- 危険性認識層と危険性非認識層で、数値の差が大きい「夜間はライトを点灯」、「ヘルメット着用に努める義務」、「スマホ等を操作しながらの運転禁止」等のルールの認知促進を積極的に図っていく必要がある。

表 30・40代における自転車事故の危険性認識別知らない自転車交通ルール(総数は実数、その他は%)

※ 危険性認識層と非認識層の差が25ポイント以上の数値を灰色で着色

	総数	原則車道左側通行	歩道通行の際は車道寄りを行	車道では車道の信号、歩道では歩道の信号に従う	飲酒運転の禁止	夜間はライトを点灯	ヘルメット着用を努める義務	自転車専用通行帯を通行(逆走禁止)	自転車同士の並走禁止	信号機のある交差点の二段階右折
全体	(1002)	6.4	12.5	14.6	7.6	4.8	6.4	13.7	12.8	25.7
<30・40代の自転車事故の危険性認識別> どちらかと言えば危険だと思う	(143)	5.6	9.8	17.5	4.9	3.5	4.2	14.7	14.7	35.0
どちらかと言えば危険だと思わない	(28)	28.6	39.3	39.3	32.1	28.6	32.1	42.9	35.7	53.6

	総数	右折、左折時等の手信号	自転車横断帯を通行	横断歩道では原則押し渡す	一時停止標識直前で一時停止・安全確認	二人乗の禁止(幼児同乗以外)	スマホ等を操作しながらの運転禁止	イヤホン等を装着しながらの運転禁止	傘差し運転の禁止	ブレーキ不良車の運転禁止
全体	(1002)	27.2	18.1	27.4	13.0	7.2	4.8	8.4	7.9	8.3
<30・40代の自転車事故の危険性認識別> どちらかと言えば危険だと思う	(143)	28.0	21.7	33.6	20.3	7.0	2.1	9.8	6.3	7.0
どちらかと言えば危険だと思わない	(28)	42.9	42.9	50.0	42.9	39.3	28.6	35.7	35.7	35.7



自転車の交通ルールを知ることによって、危険性の認識が高まる

(ウ) 事故の危険性を感じる場所、場面

- 事故の危険性を感じる場所、場面として、男女30・40代はいずれも「交通量の多い車道」の数値が最も高くなっている。
- 自転車事故の危険性を想起させる象徴的な場所・場面として、動画や絵の中で「交通量の多い車道」を利用することで、訴求力向上が期待できる。

表 30・40代における事故の危険性を感じる場所、場面(最上位項目)

男性 30代	男性 40代	女性 30代	女性 40代
●交通量の多い車道	●交通量の多い車道	●交通量の多い車道	●交通量の多い車道



交通量の多い車道の場面に危険を感じる

(イ) ほとんど守っていない自転車交通ルール

- ほとんど守っていない自転車交通ルールについてみると、男女 30・40 代はいずれも「右折、左折時等の手信号」、「ヘルメット着用に努める義務」、「横断歩道では原則押して渡る」の3項目が上位を占めている。
- これらの項目も、自転車の安全利用・安全運転を促す項目として、積極的に訴求していくことが必要である。

表 30・40 代におけるほとんど守っていない自転車交通ルール(上位項目)

男性 30 代	男性 40 代	女性 30 代	女性 40 代
<ul style="list-style-type: none"> ● 右折、左折時等の手信号 ● ヘルメット着用に努める義務 ● 横断歩道では原則押して渡る 	<ul style="list-style-type: none"> ● ヘルメット着用に努める義務 ● 右折、左折時等の手信号 ● 横断歩道では原則押して渡る 	<ul style="list-style-type: none"> ● ヘルメット着用に努める義務 ● 右折、左折時等の手信号 ● 横断歩道では原則押して渡る 	<ul style="list-style-type: none"> ● ヘルメット着用に努める義務 ● 右折、左折時等の手信号 ● 横断歩道では原則押して渡る



手信号、ヘルメット着用、横断歩道は押して渡るは、ほとんど守っていない

(オ) 自転車の交通ルールをわかっているにもかかわらず違反してしまう理由

- 自転車の交通ルールをわかっているにもかかわらず違反してしまう理由として、特に、30 代の男女ともに、「厳しい罰則、高額な罰金・賠償金はないと思うから」が、2番目に高い数値となっている。
- 自転車であっても、違反に対する厳しい罰則が定められていることや交通事故を起こして損害賠償を求められる可能性を示すことで、規範意識の向上が期待できる。

表 30・40 代における自転車の交通ルールをわかっているにもかかわらず違反してしまう理由(上位項目)

男性 30 代	男性 40 代	女性 30 代	女性 40 代
<ul style="list-style-type: none"> ● 取締りをしていない、見つからないから ● 厳しい罰則、高額な罰金・賠償金はないと思うから ● 守らなくても危険だと感じたことがないから ● 家の近所等、近距離しか運転しないから 	<ul style="list-style-type: none"> ● 車道走行は、むしろ危険に感じるから(歩道等を通行してしまう) ● 免許が無いと乗れない訳ではないから ● 取締りをしていない、見つからないから 	<ul style="list-style-type: none"> ● 車道走行は、むしろ危険に感じるから(歩道等を通行してしまう) ● 厳しい罰則、高額な罰金・賠償金はないと思うから ● 家の近所等、近距離しか運転しないから 	<ul style="list-style-type: none"> ● 取締りをしていない、見つからないから ● 免許が無いと乗れない訳ではないから ● 車道走行は、むしろ危険に感じるから(歩道等を通行してしまう)



特に 30 代において、罰則・罰金・賠償金に対する認識が希薄

ウ 50 歳以上の高年齢層

(7) 自転車事故の危険性認識別安全利用・安全運転の関心度・理解意欲

- 50 歳以上における自転車の安全利用・安全運転についての関心度、自転車事故の危険性認識、自転車の安全利用・安全運転理解への意欲の3テーマについて、その相関性を下記表に示した。
- 他の年齢層と同様に、自転車事故の危険性認識層ほど、安全利用・安全運転についての関心度、理解意欲も高い数値となっている。
- 50 歳以上においても、自転車事故の危険性を確実に伝えることが、広報啓発の基本的な方向性である。

表 50 歳以上の自転車事故の危険性認識と、安全利用・安全運転の関心度・理解意欲との関係

		自転車の安全利用・安全運転についての関心度		自転車の安全利用・安全運転理解への意欲	
		どちらかと言えば関心がある(%)	どちらかと言えば関心がない(%)	理解したい(計)(%)	理解したいとは思わない(計)(%)
自転車事故の危険性認識	どちらかと言えば危険だと思う	73.5	5.8	87.0	1.8
	どちらかと言えば危険だと思わない	31.6	47.4	60.5	10.5



危険性を伝えることで、
安全利用・安全運転の関心度・理解意欲が高まる

(イ) 事故の危険性を感じる場所、場面

- 事故の危険性を感じる場所、場面として、「交通量の多い車道」の割合が最も高くなっている。
- 「脇道の多い生活道路」も上位項目に入っており、前述の 50 歳以上の高齢層の特徴としてみられる安全への過信という視点からも、生活道路における危険性も訴求していく必要がある。
- また、65 歳以上の男女ともに、「夜間の無灯火運転」も上位項目に入っており、前述の「加齢に伴う各種身体機能の変化」のデータを踏まえると、高齢層全体に、夜間の無灯火運転の危険性について訴求していく必要がある。

表 50 歳以上における事故の危険性を感じる場所、場面(上位項目)

男性 50～64 歳	男性 65 歳以上	女性 50～64 歳	女性 65 歳以上
<ul style="list-style-type: none"> ●交通量の多い車道 ●携帯電話・スマホ等を操作しながらの運転 ●脇道の多い生活道路 ●繁華街、商店街など人通りの多い場所 	<ul style="list-style-type: none"> ●交通量の多い車道 ●脇道の多い生活道路 ●夜間の無灯火運転 	<ul style="list-style-type: none"> ●交通量の多い車道 ●脇道の多い生活道路 ●携帯電話・スマホ等を操作しながらの運転 	<ul style="list-style-type: none"> ●交通量の多い車道 ●夜間の無灯火運転 ●脇道の多い生活道路 ●携帯電話・スマホ等を操作しながらの運転



交通量の多い車道、生活道路の場面に危険を感じる
65 歳以上は、夜間の無灯火運転の場面にも危険を感じる

(ウ) ほとんど守っていない自転車交通ルール

- ほとんど守っていない自転車交通ルールについてみると、他の年齢層と同様に、男女 50 歳以上も「右折、左折時等の手信号」、「ヘルメット着用に努める義務」、「横断歩道では原則押して渡る」の3項目が上位を占めている。

表 50 歳以上におけるほとんど守っていない自転車交通ルール(上位項目)

男性 50～64 歳	男性 65 歳以上	女性 50～64 歳	女性 65 歳以上
<ul style="list-style-type: none"> ●右折、左折時等の手信号 ●ヘルメット着用に努める義務 ●横断歩道では原則押して渡る 	<ul style="list-style-type: none"> ●ヘルメット着用に努める義務 ●右折、左折時等の手信号 ●横断歩道では原則押して渡る 	<ul style="list-style-type: none"> ●ヘルメット着用に努める義務 ●右折、左折時等の手信号 ●横断歩道では原則押して渡る 	<ul style="list-style-type: none"> ●ヘルメット着用に努める義務 ●右折、左折時等の手信号 ●横断歩道では原則押して渡る



手信号、ヘルメット着用、横断歩道は押して渡るは、ほとんど守っていない

(I) 自転車の交通ルールをわかっても違反をしてしまう理由

- 自転車の交通ルールをわかっても違反をしてしまう理由として、「車道走行は、むしろ危険に感じるから(歩道等を通行してしまう)」の割合が高くなっている。
- 自転車の通行が認められていない歩道の通行は、歩行者に危険が及ぶため、車道通行の原則等についても訴求していく必要がある。

表 50 歳以上における自転車の交通ルールをわかっても違反をしてしまう理由(上位項目)

男性 50～64 歳	男性 65 歳以上	女性 50～64 歳	女性 65 歳以上
●車道走行は、むしろ危険に感じるから(歩道等を通行してしまう) ●取締りをしていない、見つからないから ●免許が無いと乗れない訳ではないから	●家の近所等、近距離しか運転しないから ●車道走行は、むしろ危険に感じるから(歩道等を通行してしまう) ●取締りをしていない、見つからないから	●車道走行は、むしろ危険に感じるから(歩道等を通行してしまう) ●免許が無いと乗れない訳ではないから ●家の近所等、近距離しか運転しないから	●家の近所等、近距離しか運転しないから ●取締りをしていない、見つからないから ●車道走行は、むしろ危険に感じるから(歩道等を通行してしまう)



車道通行の原則への理解が希薄

(5) 広報啓発の媒体・手法

ア 10・20代の若年層

(7) 自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法

- 自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法としては、男女10・20代はいずれも「SNS」の割合が最も高くなっており、SNS志向が強い年齢層であると言える。
- また、具体的なアプリ、サイトとしては、「YouTube」、「Twitter(現・X)」が上位に挙げられている。

表 10・20代における自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法等(上位項目)

	男性 10代	男性 20代	女性 10代	女性 20代
自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法	●SNS ●検索エンジン(Google、Yahoo等) ●電車・バス等の交通広告	●SNS ●動画配信サイト ●一般的なテレビ放送(全国ネットの地上波全般)	●SNS ●電車・バス等の交通広告 ●一般的なテレビ放送(全国ネットの地上波全般)	●SNS ●事故件数、事故の体験談・事例等の公表 ●検索エンジン(Google、Yahoo等)
自転車の安全利用・安全運転の広報啓発に効果的な SNS、Web サイト	●Twitter(現・X) ●YouTube ●Instagram	●Twitter(現・X) ●YouTube ●Instagram	●Instagram ●YouTube ●Twitter(現・X)	●YouTube ●Twitter(現・X) ●Instagram



YouTube、Twitter(現・X)等の SNS 志向が強い

- 自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法について、10・20代が他の年齢層より数値が高い項目としては、「SNS」、「検索エンジン(Google、Yahoo等)」、「動画配信サイト」の「事故件数、事故の体験談・事例等の公表」が挙げられる。
- また、コンテンツの表現方法として「動画、アニメーション」も比較的高い数値となっている。

表 10・20代における自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法(総数は実数、その他は%)

※ 各項目で、男女それぞれで、10・20代が高くなっている数値を灰色で着色

	総数	SNS	一般的なテレビ放送(全国ネットの地上波全般)	電車・バス等の交通広告	ポスター・パンフレット・チラシ等	街頭での指導、放送、取組み	新聞・雑誌(紙媒体)	検索エンジン(Google、Yahoo等)	事故件数、事故の体験談・事例等の公表	自治体の広報誌・機関紙やフリーペーパー	動画配信サイト	デジタルサイネージ・大型スクリーンの広告	自転車販売店のポスター・カクタログ・店員の権威	動画、アニメーション	新聞・雑誌(電子版)
全体	(1002)	37.2	36.8	23.8	22.6	21.5	20.7	19.7	19.3	19.2	18.1	13.7	12.7	12.2	10.9
<性年齢別>															
男性(計)	(541)	30.7	42.9	25.9	24.6	25.9	25.7	20.1	18.1	22.0	18.1	14.2	13.3	12.4	12.8
10代	(34)	55.9	20.6	29.4	20.6	17.6	8.8	32.4	23.5	17.6	17.6	17.6	11.8	14.7	8.8
20代	(54)	53.7	35.2	24.1	24.1	14.8	18.5	27.8	25.9	22.2	37.0	13.0	16.7	20.4	18.5
30代	(78)	28.2	26.9	17.9	16.7	11.5	12.8	20.5	19.2	12.8	14.1	12.8	7.7	12.8	7.7
40代	(73)	34.2	42.5	37.0	20.5	17.8	23.3	27.4	16.4	15.1	17.8	19.2	13.7	17.8	15.1
50~64歳	(141)	23.4	47.5	24.8	26.2	23.4	24.8	17.7	14.9	19.9	19.1	15.6	11.3	9.9	9.9
65歳以上	(161)	23.6	54.0	25.5	29.8	44.1	39.8	13.7	17.4	32.3	13.0	11.2	16.8	8.7	15.5
女性(計)	(461)	44.9	29.7	21.3	20.2	16.3	14.8	19.1	20.6	15.8	18.0	13.0	11.9	11.9	8.7
10代	(116)	62.1	25.0	26.7	23.3	10.3	19.8	22.4	14.7	11.2	21.6	11.2	6.9	16.4	11.2
20代	(96)	49.0	24.0	14.6	19.8	12.5	8.3	25.0	27.1	16.7	19.8	13.5	12.5	14.6	5.2
30代	(72)	48.6	23.6	22.2	19.4	12.5	12.5	19.4	23.6	19.4	18.1	16.7	12.5	11.1	9.7
40代	(77)	35.1	35.1	18.2	10.4	13.0	6.5	15.6	18.2	13.0	15.6	11.7	11.7	3.9	7.8
50~64歳	(60)	35.0	36.7	20.0	23.3	25.0	16.7	13.3	20.0	18.3	16.7	13.3	15.0	13.3	8.3
65歳以上	(40)	12.5	47.5	27.5	27.5	42.5	32.5	10.0	22.5	22.5	10.0	12.5	20.0	7.5	10.0



体験談や事例等の公表、動画・アニメーションによる広報啓発にも一定の効果が期待できる

イ 30・40代の中年年齢層

(7) 自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法

- 自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法としては、男性40代の3位を除き、「SNS」の割合が最も高くなっている。
- また、具体的なアプリ、サイトとしては、女性40代を除き、「YouTube」と「Twitter(現・X)」が1位若しくは2位の上位となっている。

表 30・40代における自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法等(上位項目)

	男性 30 代	男性 40 代	女性 30 代	女性 40 代
自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法	<ul style="list-style-type: none"> ● SNS ● 一般的なテレビ放送(全国ネットの地上波全般) ● 検索エンジン(Google, Yahoo等) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 一般的なテレビ放送(全国ネットの地上波全般) ● 電車・バス等の交通広告 ● SNS 	<ul style="list-style-type: none"> ● SNS ● 一般的なテレビ放送(全国ネットの地上波全般) ● 事故件数、事故の体験談・事例等の公表 	<ul style="list-style-type: none"> ● SNS ● 一般的なテレビ放送(全国ネットの地上波全般) ● 電車・バス等の交通広告 ● 事故件数、事故の体験談・事例等の公表
自転車の安全利用・安全運転の広報啓発に効果的な SNS、Web サイト	<ul style="list-style-type: none"> ● YouTube ● Twitter(現・X) ● LINE 	<ul style="list-style-type: none"> ● Twitter(現・X) ● YouTube ● Instagram ● LINE 	<ul style="list-style-type: none"> ● Twitter(現・X) ● YouTube ● Instagram 	<ul style="list-style-type: none"> ● Instagram ● Twitter(現・X) ● YouTube



YouTube、Twitter(現・X)等の SNS による広報啓発が効果的

- 自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法を、各項目ごとに、他の年齢層との比較でみると、30・40代では「電車・バス等の交通広告」、「デジタルサイネージ・大型スクリーンの広告」が比較的高い数値となっている。

表 30・40代における自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法(総数は実数、その他は%)

※ 各項目で、男女それぞれで、30・40代が高くなっている数値を灰色で着色

	総数	SNS	一般的なテレビ放送(全国ネットの地上波全般)	電車・バス等の交通広告	ポスター・パンフレット・チラシ等	街頭での指導、放送、取組み	新聞・雑誌(紙媒体)	検索エンジン(Google, Yahoo等)	事故件数、事故の体験談・事例等の公表	自治体の広報誌・機関紙やフリーペーパー	動画配信サイト	デジタルサイネージ・大型スクリーンの広告	自転車販売店のポスター・カテゴリー・店員の情報	動画、アニメーション	新聞・雑誌(電子版)
全体	(1002)	37.2	36.8	23.8	22.6	21.5	20.7	19.7	19.3	19.2	18.1	13.7	12.7	12.2	10.9
<性年齢別>															
男性(計)	(541)	30.7	42.9	25.9	24.6	25.9	25.7	20.1	18.1	22.0	18.1	14.2	13.3	12.4	12.8
10代	(34)	55.9	20.6	29.4	20.6	17.6	8.8	32.4	23.5	17.6	17.6	17.6	11.8	14.7	8.8
20代	(54)	53.7	35.2	24.1	24.1	14.8	18.5	27.8	25.9	22.2	37.0	13.0	16.7	20.4	18.5
30代	(78)	28.2	26.9	17.9	16.7	11.5	12.8	20.5	19.2	12.8	14.1	12.8	7.7	12.8	7.7
40代	(73)	34.2	42.5	37.0	20.5	17.8	23.3	27.4	16.4	15.1	17.8	19.2	13.7	17.8	15.1
50~64歳	(141)	23.4	47.5	24.8	26.2	23.4	24.8	17.7	14.9	19.9	19.1	15.6	11.3	9.9	9.9
65歳以上	(161)	23.6	54.0	25.5	29.8	44.1	39.8	13.7	17.4	32.3	13.0	11.2	16.8	8.7	15.5
女性(計)	(461)	44.9	29.7	21.3	20.2	16.3	14.8	19.1	20.6	15.8	18.0	13.0	11.9	11.9	8.7
10代	(116)	62.1	25.0	26.7	23.3	10.3	19.8	22.4	14.7	11.2	21.6	11.2	6.9	16.4	11.2
20代	(96)	49.0	24.0	14.6	19.8	12.5	8.3	25.0	27.1	16.7	19.8	13.5	12.5	14.6	5.2
30代	(72)	48.6	23.6	22.2	19.4	12.5	12.5	19.4	23.6	19.4	18.1	16.7	12.5	11.1	9.7
40代	(77)	35.1	35.1	18.2	10.4	13.0	6.5	15.6	18.2	13.0	15.6	11.7	11.7	3.9	7.8
50~64歳	(60)	35.0	36.7	20.0	23.3	25.0	16.7	13.3	20.0	18.3	16.7	13.3	15.0	13.3	8.3
65歳以上	(40)	12.5	47.5	27.5	27.5	42.5	32.5	10.0	22.5	22.5	10.0	12.5	20.0	7.5	10.0



交通広告、デジタルサイネージ等の OOH も有効

(OOH:Out Of Home の略。交通広告、各種看板、大型ビジョン等、家庭以外の場所で展開するメディアの総称)

(イ) 交通ルールに関する学習アプリに期待する事柄

- 30・40代における、交通ルールに関する学習アプリの使用意向者の「交通ルールに関する学習アプリに期待する事柄」についての回答をみると、
- 「クイズに参加しながら学習」では、男性40代、女性30代で数値が高く、「アニメーションによる学習」も男性20代に次いで、男性30代、女性40代で数値が高くなっていることから、コンテンツの表現方法として、クイズやアニメーションの活用による訴求力の向上が期待できる。

表 30・40代における交通ルールに関する学習アプリに期待する事柄(総数は実数、その他は%)

※ 全体値より15ポイント以上高い数値を灰色で着色(ただし、回答数10以上)

	学習アプリ使用意向者	クイズに参加しながら学習	アニメーションによる学習	自転車走行をバーチャル体験しながら学習	学習することでインセンティブが得られる(自転車用品・施設利用・飲食店の割引券等)	その他
全体	(242)	62.8	49.6	47.1	28.9	0.4
< 性年齢別 >						
男性(計)	(139)	59.0	50.4	48.9	28.1	0.0
10代	(9)	33.3	55.6	66.7	11.1	0.0
20代	(22)	77.3	68.2	45.5	31.8	0.0
30代	(15)	53.3	66.7	40.0	13.3	0.0
40代	(16)	81.3	50.0	43.8	31.3	0.0
50~64歳	(29)	58.6	58.6	51.7	34.5	0.0
65歳以上	(48)	50.0	31.3	50.0	29.2	0.0
女性(計)	(103)	68.0	48.5	44.7	30.1	1.0
10代	(21)	76.2	38.1	28.6	19.0	0.0
20代	(23)	65.2	60.9	30.4	34.8	0.0
30代	(19)	89.5	47.4	57.9	26.3	0.0
40代	(17)	52.9	64.7	41.2	23.5	0.0
50~64歳	(10)	70.0	40.0	80.0	60.0	0.0
65歳以上	(13)	46.2	30.8	53.8	30.8	7.7



クイズやアニメーションの活用も
効果的な広報啓発手法として期待できる

ウ 50 歳以上の高年齢層

(7) 自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法

- 自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法としては、男女 50 歳以上はいずれも「一般的なテレビ放送(全国ネットの地上波全般)」の割合が最も高くなっている。
- また、他の上位項目は、「紙媒体(ポスター・パンフレット・チラシ等、新聞・雑誌)」及び「街頭での指導、放送、取締り」となっている。

表 50 歳以上における自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法(上位項目)

男性 50～64 歳	男性 65 歳以上	女性 50～64 歳	女性 65 歳以上
<ul style="list-style-type: none"> ●一般的なテレビ放送(全国ネットの地上波全般) ●ポスター・パンフレット・チラシ等 ●新聞・雑誌(紙媒体) ●電車・バス等の交通広告 	<ul style="list-style-type: none"> ●一般的なテレビ放送(全国ネットの地上波全般) ●街頭での指導、放送、取締り ●新聞・雑誌(紙媒体) ※5位は <ul style="list-style-type: none"> ●ポスター・パンフレット・チラシ等 	<ul style="list-style-type: none"> ●一般的なテレビ放送(全国ネットの地上波全般) ●SNS ●街頭での指導、放送、取締り ※4位は <ul style="list-style-type: none"> ●ポスター・パンフレット・チラシ等 	<ul style="list-style-type: none"> ●一般的なテレビ放送(全国ネットの地上波全般) ●街頭での指導、放送、取締り ●新聞・雑誌(紙媒体) ※4位は <ul style="list-style-type: none"> ●ポスター・パンフレット・チラシ等



テレビ放送、紙媒体、街頭指導等、従来型の媒体・手法を志向

(4) ポスター・パンフレット・チラシ等の配布・掲出にふさわしい場所

- 自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法として、「ポスター・パンフレット・チラシ等」の数値が比較的高かった男女 50 歳以上における「具体的な配布・掲出にふさわしい場所」についてみると、「駐輪場・シェアサイクルステーション」、「駅・バス停・空港等」等、交通拠点に関連する場所が上位に挙げられている。
- また、男女とも 65 歳以上では、「自転車販売店・ホームセンター」等の商業施設も上位に挙げられている。

表 50 歳以上におけるポスター・パンフレット・チラシ等の配布・掲出にふさわしい場所(上位項目)

男性 50～64 歳	男性 65 歳以上	女性 50～64 歳	女性 65 歳以上
<ul style="list-style-type: none"> ●駐輪場・シェアサイクルステーション ●駅・バス停・空港等 ●学校等 	<ul style="list-style-type: none"> ●自転車販売店・ホームセンター ●駅・バス停・空港等 ●学校等 	<ul style="list-style-type: none"> ●駅・バス停・空港等 ●学校等 ●駐輪場・シェアサイクルステーション 	<ul style="list-style-type: none"> ●学校等 ●駐輪場・シェアサイクルステーション ●自転車販売店・ホームセンター



ポスター・パンフレット・チラシ等の配布・掲出場所として、駐輪場を含む交通拠点や自転車販売店・ホームセンター等が期待されている

(6) 広報啓発の方向性、媒体・手法に関する考察結果

- 全ての年齢層において、事故の危険性を伝えることにより、安全への関心・理解意欲を高めることが期待できる。
- 10・20代の若年層、30・40代の中年層に対しては、YouTube、Twitter(現・X)等のSNSやアニメーションの活用等による広報啓発が有効と考えられる。一方、50歳以上の高年齢層に対しては、ポスターの掲出等が有効と考えられる。

	方向性	媒体・手法
10・20代 若年層	<ul style="list-style-type: none"> ・危険性を伝えることで、安全利用・安全運転の関心度・理解意欲が高まる。 ・自転車の交通ルールを知ること、危険性の認識が高まる。 ・交通量の多い車道、ながら運転の場面に危険を感じる。 ・手信号、ヘルメットの着用、横断歩道は押して渡るは、ほとんど守っていない。 ・取締りをしていない、見つからないという理由から遵法意識が希薄。 ・交通事故の体験談や事例等により、危険性の認識が高まる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・YouTube、Twitter(現・X)等のSNS ・動画、アニメーション
30・40代 中年層	<ul style="list-style-type: none"> ・危険性を伝えることで、安全利用・安全運転の関心度・理解意欲が高まる。 ・自転車の交通ルールを知ること、危険性の認識が高まる。 ・交通量の多い車道の場面に危険を感じる。 ・手信号、ヘルメットの着用、横断歩道は押して渡るは、ほとんど守っていない。 ・特に30代において、罰則・罰金・賠償金に対する認識が希薄。 	<ul style="list-style-type: none"> ・YouTube、Twitter(現・X)等のSNS ・交通広告、デジタルサイネージ等のOOH (OOH:交通広告、各種看板、大型ビジョン等、家庭以外の場所で展開するメディアの総称) ・クイズ、アニメーション
50歳以上 高年齢層	<ul style="list-style-type: none"> ・危険性を伝えることで、安全利用・安全運転の関心度・理解意欲が高まる。 ・交通量の多い車道、生活道路の場面に危険を感じる。 ・65歳以上は、夜間の無灯火運転の場面にも危険を感じる。 ・手信号、ヘルメットの着用、横断歩道は押して渡るは、ほとんど守っていない。 ・車道通行の原則への理解が希薄。 	<ul style="list-style-type: none"> ・テレビ放送、紙媒体、街頭指導等、従来型の媒体・手法 ・ポスター、パンフレット、チラシ等の配布・掲出は、駐輪場を含む交通拠点や自転車販売店・ホームセンター等

第3 自転車利用者の意識調査の分析結果を踏まえた試験的な広報啓発活動の検討

1 広報啓発活動のテーマに関する考察

(1) 自転車事故の危険性認識状況からの考察

知らない、かつほとんど守っていない自転車交通ルール別に、自転車事故の危険性認識が低い人の割合(上位項目)をみると、1, 3のいわゆる「ながら運転」関連項目と「飲酒運転の禁止」、「夜間はライトを点灯」の数値が高い。これらは、危険性認識が低いために違反しがちなルールであるとも言え、その危険性を伝えていく必要がある。

事故の危険性を感じる場面(上位項目)でも同様に、いわゆる「ながら運転」関連項目と「夜間の無灯火運転」の数値が高く、さらに4, 6の「交差点」関連項目の数値も高い。

表 知らない、かつほとんど守っていない自転車交通ルール別にみた自転車事故の危険性認識が低い人の割合(上位項目:回答率60%前後又はそれ以上)

1	スマホ等を操作しながらの運転禁止	62.5%
2	飲酒運転の禁止	61.1%
3	イヤホン等を装着しながらの運転禁止	60.0%
4	夜間はライトを点灯	58.8%
5	二人乗の禁止(幼児同乗以外)	57.1%

《テーマ抽出に向けてのポイント》

- ながら運転
- 飲酒運転
- 夜間はライトを点灯

表 事故の危険性を感じる場面(上位項目:回答率15%以上)

1	携帯電話・スマホ等を操作しながらの運転	36.6%
2	夜間の無灯火運転	31.9%
3	イヤホン等を装着しながらの運転	30.8%
4	交差点右左折時	24.3%
5	自転車同士で並んで通行する時	20.7%
6	交差点直進時	18.4%

《テーマ抽出に向けてのポイント》

- ながら運転
- 夜間の無灯火運転
- 交差点

(2) 自転車の安全利用・事故抑止にむけて広報啓発してほしい事柄からの考察

自転車の安全利用・事故抑止にむけて広報啓発してほしい事柄の上位項目は下記のとおりである。上位8項目のうち、1, 2, 7の3項目は、いわゆる「ながら運転」となっている。

また、前記(1)でも上位項目となっていた4の「夜間はライトを点灯」や5の通行区分に関連する項目も上位となっている。

なお、3の「スピードの出し過ぎへの警告」に関しては、交通ルールの訴求としてなじまない事柄であるため、本考察から除くこととした。

表 自転車の安全利用・事故抑止にむけて広報啓発してほしい事柄(上位項目:回答率30%前後又はそれ以上)

1	携帯電話・スマホ等を操作しながら運転してはいけない	50.3%
2	イヤホン等を装着しながら運転してはいけない	43.4%
3	スピード出し過ぎへの警告	39.7%
4	夜間はライトを点灯する	39.4%
5	自転車は、原則として車道の左側を通行する	38.7%
6	自転車同士で並んで通行してはいけない	34.3%

《テーマ抽出に向けてのポイント》

- ながら運転
- 夜間はライトを点灯
- 通行区分

7	傘差し運転をしてはいけない	32.6%
8	自転車も飲酒運転は禁止されている	29.9%

(3) ルールの認知・遵守状況からの考察

ほとんど守っていない自転車交通ルールの上位項目は下記表のとおりである。

「ヘルメット着用に努める義務」が最も数値が高くなっている。約半数の回答者が守っていないという現状及び令和5年4月から、全ての自転車利用者に対しヘルメット着用が努力義務となったことを踏まえ、より一層の広報啓発が必要である。

表 ほとんど守っていない自転車交通ルール(上位項目:回答率10%以上)

1	ヘルメット着用に努める義務	48.7%
2	右折、左折時等の手信号	47.3%
3	横断歩道では原則押して渡る	26.1%
4	信号機のある交差点の二段階右折	19.1%
5	自転車横断帯を通行	11.5%

《テーマ抽出に向けてのポイント》

●ヘルメット

(4) 年齢別の詳細分析等からの考察

ア 10・20代の若年層

- 危険性認識層と危険性非認識層でルールの認知率の差が大きい「原則車道の左側通行」、「夜間はライトを点灯」、「スマホ等を操作しながらの運転禁止」について、ルールの周知を行うことで、危険性認識を高める必要がある。
- 危険性を感じる場面として、いわゆる「ながら運転」が上位となっていることから、ながら運転の場面を利用することで、訴求力向上が期待できる。

イ 30・40代の中年層

- 「一時停止標識直前で一時停止・安全確認」、「スマホ等を操作しながらの運転禁止」といった、手間や時間のかかるルール、ながら運転に関するルールを守っていない傾向が見られることから、ルール遵守を訴えていく必要がある。
- 危険性認識層と危険性非認識層でルールの認知率の差が大きい「夜間はライトを点灯」、「ヘルメット着用に努める義務」、「スマホ等を操作しながらの運転禁止」について、ルールの周知を行うことで、危険性認識を高める必要がある。

ウ 50歳以上の高年齢層

- 「車道走行は、むしろ危険に感じる」という理由から、「車道通行の原則」について、わかっても違反してしまう傾向にあるため、広報啓発等を通して理解を深めていく必要がある。
- 薄明順応力の低下等を考慮し、「夜間のライト点灯」を強く呼びかける必要がある。さらに、65歳以上は、危険性を感じる場面として、「夜間の無灯火運転」が上位となっていることから、夜間の無灯火運転の場面を利用することで、訴求力向上が期待できる。

2 広報啓発活動のテーマの抽出

以上の自転車事故の危険性認識状況からの考察、ルールの認知・遵守状況からの考察、自転車の安全利用・事故抑止にむけて広報啓発してほしい事柄からの考察、年齢別の詳細分析等からの考察に加え、近年の道路交通法の改正及び自転車安全利用五則(令和4年11月1日、中央交通安全対策会議交通対策本部決定)を踏まえ、下記のとおり5テーマを抽出した。

なお、従来は1つの広告物につき様々な訴求内容を盛り込むところ、試験的な広報啓発を実施後、抽出したテーマごとに訴求内容についての効果検証を可能とするため、当事業では、テーマごとに広報啓発動画及び静止画を作成することとした。

《テーマ抽出に向けてのポイント》

知らない、かつほとんど守っていない自転車交通ルール別に見た
自転車事故の危険性認識が低い人の割合からの考察

●ながら運転

- ・スマホ等を操作しながらの運転禁止
- ・イヤホン等を装着しながらの運転禁止

●飲酒運転

- ・飲酒運転の禁止

●夜間はライトを点灯

- ・夜間はライトを点灯

事故の危険性を感じる場面からの考察

●ながら運転

- ・携帯電話・スマホ等を操作しながらの運転
- ・イヤホン等を装着しながらの運転

●夜間の無灯火運転

- ・夜間の無灯火運転

●交差点

- ・交差点右左折時
- ・交差点直進時

自転車の安全利用・事故抑止にむけて広報啓発してほしい事柄からの考察

●ながら運転

- ・携帯電話・スマホ等を操作しながら運転してはいけない
- ・イヤホン等を装着しながら運転してはいけない
- ・傘差し運転をしてはいけない

●夜間はライトを点灯

- ・夜間はライトを点灯する

●通行区分

- ・自転車は、原則として車道の左側を通行する

●飲酒運転

- ・自転車も飲酒運転は禁止されている

ほとんど守っていない自転車交通ルールからの考

●ヘルメット

- ・ヘルメット着用を努める義務

改正道路交通法の施行

●ヘルメット

- 令和5年4月1日から、全ての自転車利用者のヘルメット着用が努力義務化

自転車安全利用五則(令和4年11月1日、中央交通安全対策会議交通対策本部決定)

- | | |
|----------------------------|------------|
| ① 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先 | ④ 飲酒運転は禁止 |
| ② 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認 | ⑤ ヘルメットを着用 |
| ③ 夜間はライトを点灯 | |



【広報啓発動画及び静止画のテーマ】

- ① ながらスマホ禁止
 - ② 夜間はライトを点灯
 - ③ 車道が原則、左側を通行
 - ④ 飲酒運転は禁止
 - ⑤ 交差点では一時停止、信号を守る
- ※ 各テーマにヘルメット着用について盛り込む

※ 一時停止、信号無視は取締り件数上位。

※ 動画は制作コスト及びテーマごとの対応面、並びに連動した静止画を作成する関係等からアニメーションとした。

3 広報啓発活動の媒体・手法等

(1) 動画による広報啓発

自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法としては、「SNS」が最も多く、上位項目は下記のとおりである。

表 自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法(上位5項目)

1	SNS	37.2%
2	一般的なテレビ放送(全国ネットの地上波全般)	36.8%
3	電車・バス等の交通広告	23.6%
4	ポスター・パンフレット・チラシ等	22.6%
5	街頭での指導、放送、取締り	21.5%

上位4項目をみると、「SNS」、「一般的なテレビ放送(全国ネットの地上波全般)」、「電車・バス等の交通広告」、「ポスター・パンフレット・チラシ等」等、ソーシャルメディア、テレビ放送、OOH、紙媒体と様々であるが、従来型の広報啓発手法(テレビ放送、紙媒体等)より、SNSの数値が高かったことが注目される。

また、全体の51.4%を占める「WEB系媒体推奨者」(効果的な広報啓発方法として、「SNS」、「検索エンジン(Google、Yahoo等)」、「その他Webサイト」、「動画配信サイト」を選択した者をいう。以下同じ。)が、具体的に効果的だとして選択したSNS、Webサイトの上位項目は下記のとおり、「YouTube」が最も多く、約7割を占める。

表 具体的に効果的だと思うSNS、Webサイト(上位3項目)
(全体)

1	YouTube	68.2%
2	Twitter(現 X)	59.6%
3	Instagram	55.3%

意識調査の結果を踏まえた広報啓発手法の提案においては、自転車の安全利用に対する関心が薄い対象に効果的な手法、という視点から下記のとおり分析した。

自転車の安全利用・安全運転についての関心度別で「どちらかと言えば関心がない」と回答した者においては、「YouTube」が55.0%で最も高くなっている。

自転車事故の危険性認識別で「どちらかと言えば危険だと思わない」と回答した者においても、「YouTube」が66.0%で最も高い。

さらに、自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別で「それほど理解したいと思わない」又は「理解したいとは思わない」と回答した者においても、「Twitter(現 X)」と同率ながら、「YouTube」が最も高い数値となっている。

表 具体的に効果的だと思う SNS、Web サイト(上位3項目)

(自転車の安全利用・安全運転についての関心度別で「どちらかと言えば関心がない」と回答した者)

1	YouTube	55.0%
2	Twitter(現・X)	50.0%
3	Instagram	48.3%

表 具体的に効果的だと思う SNS、Web サイト(上位3項目)

(自転車事故の危険性認識別で「どちらかと言えば危険だと思わない」と回答した者)

1	YouTube	66.0%
2	Twitter(現・X)	61.7%
3	Instagram	51.1%

表 具体的に効果的だと思う SNS、Web サイト(上位3項目)

(自転車の安全利用・安全運転理解への意欲別で「それほど理解したいと思わない」又は「理解したいとは思わない」と回答した者)

1	YouTube	50.0%
2	Twitter(現・X)	50.0%
3	Instagram	46.4%

YouTube
▼
自転車の安全利用に対する関心が薄い対象に効果的である



意識調査の結果を踏まえ、地域・年齢層等のターゲティングが可能であり限られた予算を有効に投入できる媒体特性からも、YouTube への動画広告配信が効果的・効率的である

(2) イラスト、写真、静止画等による広報啓発

自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法の「SNS」について、年齢層別に見ると、男女 50 代以上の高年齢層は、若年層・中年層と比べ数値が低く、「WEB 系媒体推奨者」を年齢別にみても、50 歳以上の高年齢層の割合が 30.7%と低いことから、これを補足するため、高年齢層に訴求できる媒体を別途検討する必要がある。

効果的な広報啓発方法上位項目のうち、「SNS」は前述のとおり高年齢層の数値が低く、「一般的なテレビ放送(全国ネットの地上波全般)」は、動画を使用するのが通常であるところ、動画に関しては「YouTube」での広告配信を検討することから、この2項目は除くこととした。

この2項目に続くのは、「電車・バス等の交通広告」、「ポスター・パンフレット・チラシ等」であるが、これを年齢層別にみると、「ポスター・パンフレット・チラシ等」において、50 歳以上の高年齢層の回答率が高くなっており、さらに、「ポスター・パンフレット・チラシ等」の数値を、性年齢別でも、男女とも 50 歳以上の数値が高いことがわかる。(下記表で灰色着色部分)

表 自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法
(上位4項目のうち「SNS」「テレビ放送」以外の2項目)

	電車・バス等の 交通広告	ポスター・パンフレット・ チラシ等
10代	27.3%	22.7%
20代	18.0%	21.3%
30代	20.0%	18.0%
40代	27.3%	15.3%
50～64歳	23.4%	25.4%
65歳以上	25.9%	29.4%

表 性年齢別にみた自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法
「ポスター・パンフレット・チラシ等」の数値

《男性》		《女性》	
10代	20.6%	10代	23.3%
20代	24.1%	20代	19.8%
30代	16.7%	30代	19.4%
40代	20.5%	40代	10.4%
50～64歳	26.2%	50～64歳	23.3%
65歳以上	29.8%	65歳以上	27.5%

効果的な広報啓発手法としても全体として上位であり、インターネット利用度の低い高年齢層をはじめ、不特定多数へ広く訴求可能な手法として、ポスター、パンフレット、チラシ等による広報啓発を行うことが有効である

4 具体的コンテンツ

意識調査の分析結果から、自転車事故が危険だと思う者は、安全利用・安全運転について関心度・理解意欲ともに高いという傾向が見られたことから、全てのテーマの制作基本方針として、「自転車事故の危険性を伝える内容」とすることとした。

特に 30 代において、罰則・罰金・賠償金についての認識が不足していることが、自転車の交通ルールをわかっても違反してしまう理由のひとつになっていることを踏まえ、危険な違反行為に伴う付帯情報として、違反行為は道路交通法違反となること、当該違反に罰則の定めがあること、交通事故を起こした場合は損害賠償を求められる場合があることについても示すこととする。

また、令和5年4月から全ての自転車利用者に対してヘルメットの着用の努力義務が課されている中、知っているがほとんど守っていない交通ルールとして、最も数値が高くなっており、命を守る重要な手段であるにもかかわらず、その着用が浸透していないことを踏まえ、ヘルメット着用の呼びかけを行うこととした。

(1) 「ながらスマホ禁止」

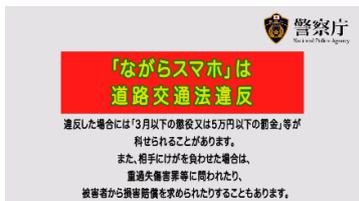
ア 制作趣旨

意識調査結果より、「ながらスマホ禁止」を守っていないのは 30 代が他の年代より多かったことを踏まえ、主人公は 30 代女性に設定したほか、導入部分で、ながらスマホによる運転シーンを見せながら、それがもたらす危険性を提示し、ながらスマホがなぜ危険なのかを訴求する構成とした。

- ▶ 主人公の視線(歩行者や車よりもスマホ画面を見ている)を取り入れることで、当事者意識を持たせることとした。
- ▶ その行為が、周囲を見ているつもりでも、実は全く見えておらず、気づいた時には目の前に人や車がある状況で、手遅れとなり危険であることを伝える。
- ▶ 危険性を象徴する場面として、歩行者や車と衝突する交通事故のシーンを挿入した。(効果音あり)。
- ▶ 交通事故の恐怖心を抱かせることをイメージし、オバケを登場させ、「危険だから絶対やめよう！」のメッセージで危険性を強調した。

イ 動画：ストーリー展開

下記のとおり。



ウ 静止画（ポスター）

下記のとおり。

周囲を見ているつもりでも、実は全く見えていない

ながらスマホ

突然、目の前に人やクルマが現れても
とっさに回避することはできない

危険だから、
絶対やめよう！

ながらスマホは、道路交通法違反

違反した場合には「3月以下の懲役又は5万円以下の罰金」等が科せられることがあります。また、相手にけがを負わせた場合は、重過失傷害罪等に問われたり、被害者から損害賠償を求められたりすることもあります。

大人も子供も
ヘルメットを
着用！！

警察庁
National Police Agency

交通安全を守って
つぎの未来

(2) 「夜間はライトを点灯」

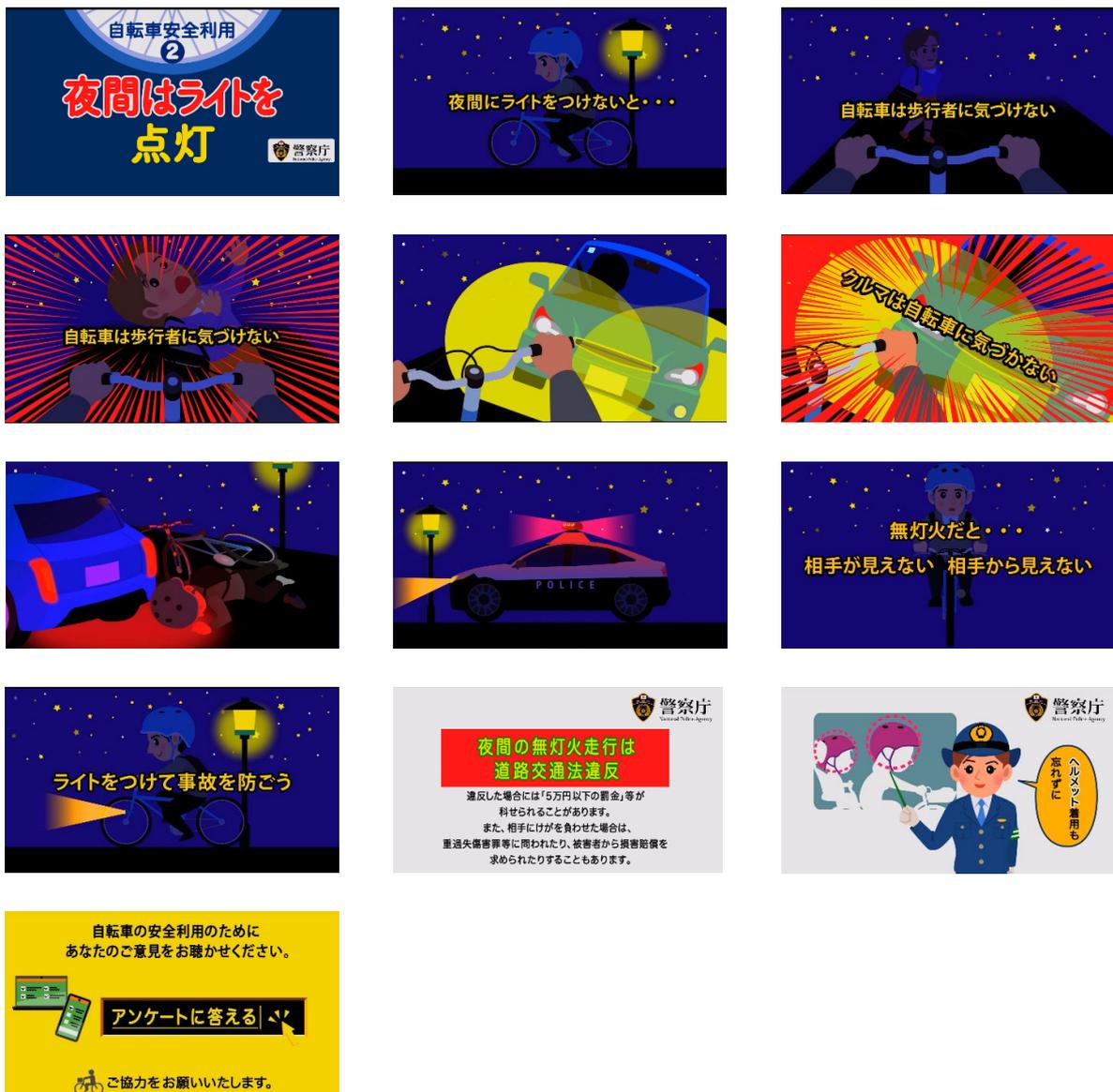
ア 制作趣旨

意識調査結果より、「夜間はライトを点灯」を守っていないのは 30 代が他の年代より多かったことを踏まえ、主人公は男性 30 代に設定したほか、夜の見えにくさ、気づきにくさ(気づかれにくさ)を表すために、全体的に暗いシーンを設定し、主人公の視線と周囲からの視線の両方のアングルから、危険性を訴求する構成とした。

- ▶ 無灯火の危険性を想像してもらうために、暗い中を主人公が自転車を運転する姿から開始することとした。
- ▶ 中盤からは、主人公の目線から歩行者が見えないだけでなく、車からも気づかれにくいことを想起しやすくするためテロップを入れ、理解を促すこととした。
- ▶ 危険性を象徴する場面として、歩行者や車と衝突する交通事故のシーンを挿入した。

イ 動画：ストーリー展開

下記のとおり。



ウ 静止画（ポスター）

下記のとおり。

見えない夜道は危険 夜間はライトを点灯!



自転車は歩行者に気づけない

クルマは自転車に気づかない

安全のために
ライトをつけよう!



夜間の無灯火走行は、道路交通法違反

違反した場合には「5万円以下の罰金」等が科せられることがあります。また、相手にけがを負わせた場合は、重過失傷害罪等に問われたり、被害者から損害賠償を求められたりすることもあります。



大人も子供も
ヘルメットを
着用!!



警察庁
National Police Agency



(3) 「車道が原則、左側通行」

ア 制作趣旨

意識調査結果より、「車道が原則、左側通行」を守っていないのは男性では10代、女性では30・40代が他の年代より多かったことを踏まえ、主人公を中年層の女性に設定するほか、男性10代の自転車運転者も登場人物として設定した。

また、主人公が自転車を運転する際、対向車両(車、自転車)を強調することで、右側通行の危険性を表現しつつ、意識調査において「守っている自転車交通ルール」では、「原則車道左側通行」が18項目中11番目という状況で、必ずしも守られていない交通ルールであることを踏まえ、できるだけわかりやすく訴求する構成とした。

- ▶ 右側通行による危険なシーンを具体的に表現し、このルールを知らない人にも気づきを与えることとした。
- ▶ 右側通行をすることで危険性が増し、自動車や他の自転車と衝突する交通事故に繋がるシーンを挿入した。
- ▶ さらに、○×という記号を用いて、右側通行がルール違反であることをわかりやすく示した。

イ 動画：ストーリー展開

下記のとおり。



ウ 静止画（ポスター）

下記のとおり。

自転車はクルマの仲間 原則、左側通行！

危険だから、
左側通行を
守ろう！

一方通行等の場合を除き、
車道の右側通行は、道路交通法違反
違反した場合には「3月以下の懲役又は5万円以下の罰金」等が科せられることが
あります。また、相手にけがを負わせた場合は、重過失傷害罪等に問われたり、被害者か
ら損害賠償を求められたりすることもあります。

大人も子供も
ヘルメットを
着用！！

警察庁
National Police Agency

交通安全を守って
ついでに笑顔

(4) 「飲酒運転は禁止」

ア 制作趣旨

意識調査結果より、「飲酒運転は禁止」を守っていないのは男性 30 代が他の年代より多かったが、飲酒習慣が男性 50・60 代で最も多い((注)参照)ことを踏まえ、動画・ポスターで“飲酒状態”をわかりやすく表現するため、主人公を男性 50・60 代に設定した。

また、自転車も車と同様、運転においてアルコールの影響を受けることのほか、歩行者との交通事故時の強い衝突音により飲酒運転の危険性を訴求し、さらに、飲んだら絶対に乗らないという自戒を促す構成とした。

- ▶ アルコールの影響により視点が定まらず、歩行者と衝突する交通事故のシーンを挿入した。
- ▶ 千鳥足で歩く男性と、アルコールは“少量”でも脳の機能を麻痺させるという説明により、飲酒が与える影響についても具体的に言及することとした。
- ▶ 自転車の飲酒運転が違反行為であることを端的に表現するため、赤い×印と「飲んだら絶対乗らない」という短い文言で印象付けることとした。

(注)「令和元年国民健康・栄養調査報告」(厚生労働省)によれば、年代別に「飲酒習慣のある者」(週に3回以上飲酒し、飲酒日1日当たり1合以上を飲酒する者)は、男性 50・60 代が 40%超で最も高い数値となっている。

イ 動画：ストーリー展開

下記のとおり。



ウ 静止画（ポスター）

下記のとおり。

アルコールの運転への影響は自転車もクルマと同じ
飲酒運転は、絶対ダメ!



アルコールは“少量”でも脳の機能を麻痺させる!



お酒を飲んだら、**絶対乗らない!**

飲酒運転は、道路交通法違反

違反した場合には「5年以下の懲役又は100万円以下の罰金」が科せられることがあります。また、相手にけがを負わせた場合は、重過失傷害罪等に問われたり、被害者から損害賠償を求められたりすることもあります。



大人も子供も
ヘルメットを
着用!!



警察庁
National Police Agency



(5) 「交差点では一時停止、信号を守る」

ア 制作趣旨

意識調査結果より、「一時停止標識直前で一時停止・安全確認」を守っていないのは、男性では10・30代、女性では30代が他の年代より多かったことを踏まえ、主人公は男性30代に設定するとともに、主人公の視点だけではなく、自転車と車が出会い頭に衝突する瞬間を第三者のアングルから描くことで、どこにでも起こりうる交差点事故の危険性を客観視できる構成とした。

- ▶ 主人公が自転車を運転し、「止まれ」の一時停止規制標識がある交差点にさしかかるシーンで、「自動車との事故は出会い頭、右左折時が多い」のテロップとともに、見通しの悪い優先道路右側からの進入車両があることを赤い矢印で端的に表現した。
- ▶ 主人公視点から第三者の視点に切り替わり、主人公が一時停止規制を無視して交差点に進入し、車と衝突する交通事故のシーンを挿入することで危険性を強調した。
- ▶ 「一時停止を守る」、「信号を守る」というシーンにより、当該交通ルールを守ることを再確認させることとした。

イ 動画：ストーリー展開

下記のとおり。



ウ 静止画（ポスター）

下記のとおり。

自転車もクルマと同じ 交差点では 一時停止、信号を守る！



自転車とクルマの事故は、出会い頭、右左折時が多い



一時停止を守る 信号を守る

一時不停止、信号無視は、道路交通法違反

違反した場合には「3月以下の懲役又は5万円以下の罰金」等が科せられることがあります。また、相手にけがを負わせた場合は、重過失傷害罪等に問われたり、被害者から損害賠償を求められたりすることもあります。



大人も子供もヘルメットを着用！！



警察庁
National Police Agency



第4 試験的な広報啓発活動の実施と効果検証

1 調査設計・実施計画

(1) 調査概要

自転車利用者の意識調査の分析結果を踏まえて、試験的に作成した5種類の広報啓発コンテンツ(動画、ポスター)を実際に視聴・閲覧した上で、違反行為による危険性の理解度と今後のルール遵守意向、危険性を実感した具体的な要素等を自転車の利用者に評価してもらい、今後の自転車の安全利用に関する効果的な広報啓発活動等に資することを目的とする。

(2) 調査手法、調査対象、回収結果等

調査手法による回答結果等の偏りがないように、インターネット(パネル・リンク)調査、及び紙媒体によるアンケート調査を併用した。(詳細は下記参照)

ア インターネットパネル調査

性別・年齢・居住地などの属性ごとに抽出した対象者(パネル)に向けて、オンラインによるアンケート調査を実施した。

5つのテーマごとの試験的な広報啓発コンテンツ(動画、ポスター)に関し、どのような要素が効果的か、実際に視聴・閲覧する前と後での意識変化などについて質問した。

令和4年人口 10万人あたりの自転車関連事故件数(第1・2当事者)が多い 10都府県(右記日本地図の濃い青色部分:東京都、大阪府、群馬県、静岡県、愛知県、兵庫県、埼玉県、香川県、福岡県、神奈川県)に居住する男女(月に1~2回以上の自転車利用者)を対象に実施。回収実績は500人。



表 インターネットパネル調査回収実績(人)

	10代	20代	30代	40代	50~64歳	65歳以上	計
男性	42	42	42	42	41	41	250
女性	42	42	42	42	41	41	250
計	84	84	84	84	82	82	500

イ 紙媒体によるアンケート調査

普段インターネットを利用しない人に対しても同様に、各コンテンツの効果を検証するため、紙媒体によるアンケート調査を実施した。

アンケート調査実施場所は、老若男女問わず不特定多数に対し、一定時間内に 100 サンプル程度を回収することについて検討の上、運転免許試験場とした。

より多くの来場者が見込める日曜日の江東運転免許試験場(東京都江東区新砂1丁目7番 24 号)内に、広報啓発動画再生用モニター(広報啓発動画5種類を繰り返し再生)、ポスターを掲出するホワイトボード及びアンケート回答用の机を設置したアンケート回答コーナーを設け、日常的に自転車を利用するかを確認の上(非利用者は除く)、アンケート用紙(A3 二つ折り印刷)への自記式により回答を得た。回収実績は 117 人。

※ 10 代も調査対象としていたが回収実績は0人であった。

表 アンケート調査回収実績(人)

	20 代	30 代	40 代	50～64 歳	65 歳以上	計
男性	16	14	16	14	4	64
女性	13	11	12	16	1	53
計	29	25	28	30	5	117

ウ インターネットリンク調査

広告媒体を用いて、実際に広報啓発動画を視聴してもらった場合の効果を検証するため、媒体に広告動画を表示再生させ、リンク先のインターネット上で回答してもらうアンケート調査を実施した。

意識調査の分析結果から、全年齢層に対して多くの視聴機会が見込まれ、予算効率の点からも有効である YouTube を選定した。パソコンやスマートフォン等で再生された広報啓発動画をクリック(スマートフォンではタップ)した際に、インターネット上のアンケート回答画面へリンクするよう設定し、回答してもらう方式で実施した。

表 YouTube 動画表示配信設定(回)／1テーマにつき5万回表示

	18-24、 25-34 歳	35-44、 45-54 歳	55-64、 65 歳以上	計
男性	8,400	8,300	8,300	25,000
女性	8,400	8,300	8,300	25,000
計	16,800	16,600	16,600	50,000

※ YouTube の広告動画配信における年齢層の区分けは、「18～24 歳」、「25～34 歳」、「35～44 歳」、「45～54 歳」、「55～64 歳」、「65 歳～」、「不明」の設定となる。

視聴者は前述アのインターネットパネル調査のように5種類全ての動画をまとめて視聴するのではなく、視聴した広告動画のテーマに応じたアンケート画面に遷移して回答する。

(3) 調査実施期間

ア インターネットパネル調査

令和6年2月 13 日(火)～2月 15 日(木)

イ 紙媒体によるアンケート調査

令和6年2月4日(日)10:00～16:30

ウ インターネットリンク調査

(回答結果と年齢層を紐付けするため、年齢層ごとに期間を替えて配信)

令和6年2月 19 日(月)～

初回:18～24 歳、25～34 歳 (2月 22 日まで)

中盤:35～44 歳、45～54 歳 (2月 23 日～26 日)

終盤:55～64 歳、65 歳～ (2月 27 日～29 日)

(4) 調査項目

巻末の調査票参照

- ・インターネットパネル調査(170～176 ページ)
- ・紙媒体によるアンケート調査(177～180 ページ)

2 調査の分析結果

(1) 自転車の利用頻度

- 自転車の利用頻度は、「週に1～2回」が29.7%で最も高く、週に1回以上利用する人が全体の8割弱を占める。
- 週に1回以上の利用者は、インターネットパネル調査では81.2%、紙媒体によるアンケート調査では65.0%であった。
- 利用頻度「ほとんど毎日」は、男性10代、女性20代で数値が高い。

図 自転車の利用頻度

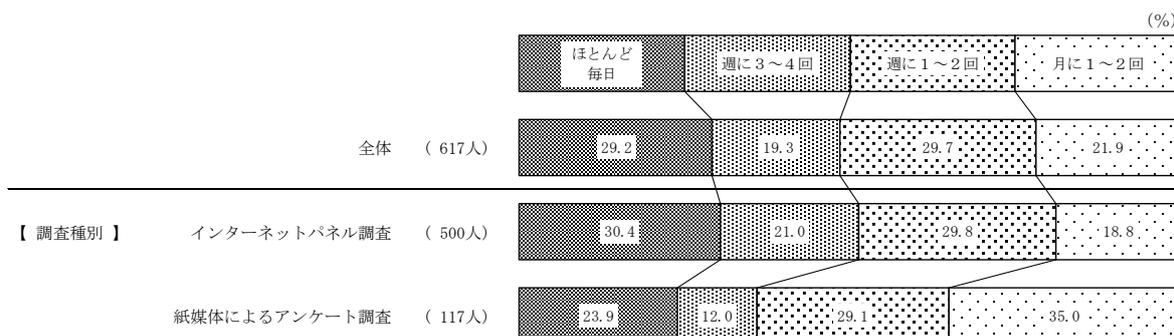


表 属性別にみた自転車の利用頻度(総数は実数、その他は%)

※ 全体値より10ポイント以上高い数値を灰色で着色。なお、表示単位未満(小数点以下4位)の数値をベースにしているため、表示単位(小数点以下1位)では、着色の基準に必ずしも合致しない場合もある。以下同じ。

	総数	ほとんど毎日	週に3～4回	週に1～2回	月に1～2回
全 体	(617)	29.2	19.3	29.7	21.9
< 性年齢別 >					
男性(計)	(314)	29.0	16.2	31.2	23.6
10代	(42)	45.2	21.4	21.4	11.9
20代	(58)	12.1	17.2	31.0	39.7
30代	(56)	33.9	12.5	35.7	17.9
40代	(58)	37.9	17.2	27.6	17.2
50～64歳	(55)	20.0	14.5	36.4	29.1
65歳以上	(45)	28.9	15.6	33.3	22.2
女性(計)	(303)	29.4	22.4	28.1	20.1
10代	(42)	21.4	38.1	16.7	23.8
20代	(55)	45.5	20.0	16.4	18.2
30代	(53)	35.8	18.9	26.4	18.9
40代	(54)	27.8	13.0	31.5	27.8
50～64歳	(57)	19.3	24.6	38.6	17.5
65歳以上	(42)	23.8	23.8	38.1	14.3
< 自転車交通ルール・安全利用意識別 >					
どちらかと言えば意識している	(477)	30.4	19.3	29.6	20.8
どちらとも言えない	(108)	25.0	21.3	29.6	24.1
どちらかと言えば意識していない	(32)	25.0	12.5	31.3	31.3

(2) 自転車交通ルール・安全利用意識

- 自転車の交通ルールを守ることや安全利用については、「どちらかと言えば意識している」が 77.3%で最も高い。
- 「どちらかと言えば意識している」は、インターネットパネル調査で 76.2%、紙媒体によるアンケート調査で 82.1%であった。
- また、「どちらかと言えば意識している」は、男性 10 代で 88.1%と最も高くなっているが、男性 30 代、男性 50 歳以上、女性 30 代、女性 65 歳以上及び自転車の利用頻度「ほとんど毎日」の者でも 80%を超える高い数値となっている。

図 自転車交通ルール・安全利用意識

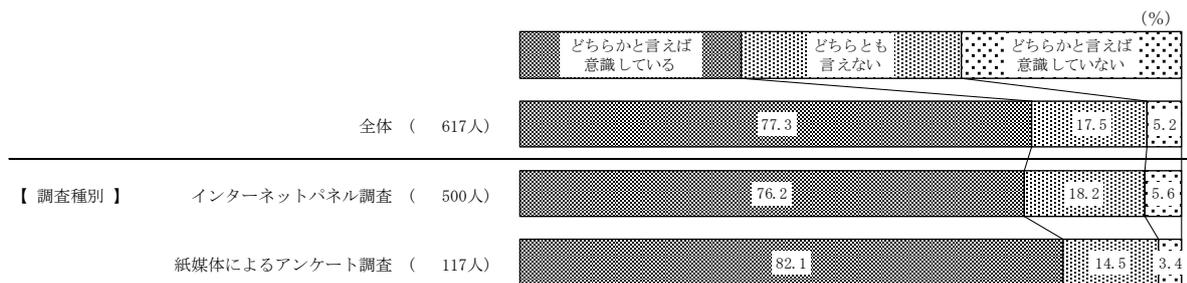


表 属性別にみた自転車交通ルール・安全利用意識(総数は実数、その他は%)

※ 全体値より 10 ポイント以上高い数値を灰色で着色。

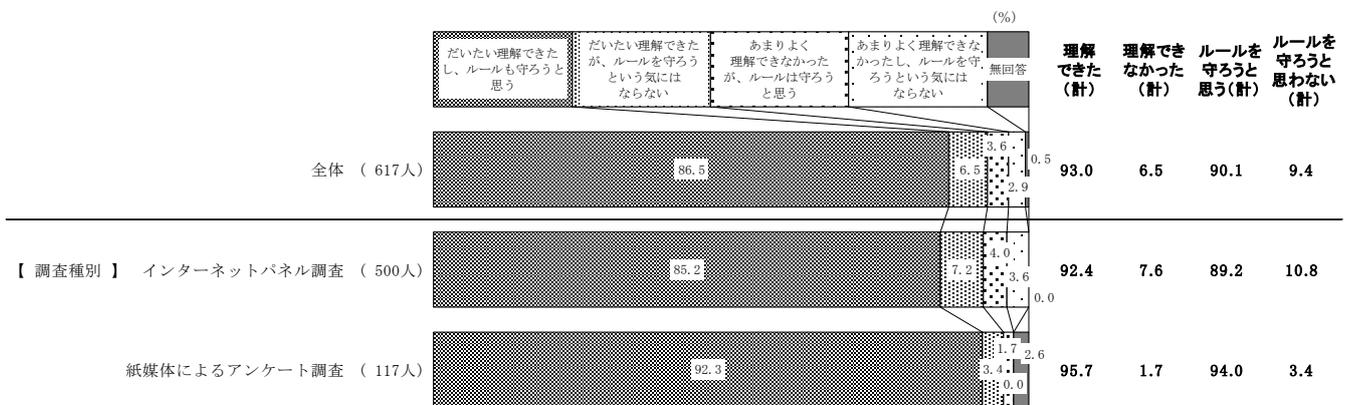
	総数	どちらか と言えば 意識して いる	どちらと も言えな い	どちらか と言えば 意識して いない
全 体	(617)	77.3	17.5	5.2
< 性年齢別 >				
男性(計)	(314)	78.7	15.3	6.1
10 代	(42)	88.1	7.1	4.8
20 代	(58)	69.0	24.1	6.9
30 代	(56)	83.9	5.4	10.7
40 代	(58)	69.0	24.1	6.9
50~64歳	(55)	81.8	14.5	3.6
65歳以上	(45)	84.4	13.3	2.2
女性(計)	(303)	75.9	19.8	4.3
10 代	(42)	71.4	26.2	2.4
20 代	(55)	65.5	25.5	9.1
30 代	(53)	86.8	7.5	5.7
40 代	(54)	72.2	25.9	1.9
50~64歳	(57)	77.2	17.5	5.3
65歳以上	(42)	83.3	16.7	0.0
< 自転車の利用頻度別 >				
ほとんど毎日	(180)	80.6	15.0	4.4
週に3~4回	(119)	77.3	19.3	3.4
週に1~2回	(183)	77.0	17.5	5.5
月に1~2回	(135)	73.3	19.3	7.4

(3) 「ながらスマホ禁止」動画・ポスター

ア 理解度とルール遵守意向

- 「ながらスマホ禁止」をテーマとした動画・ポスターについては、「だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う」が86.5%で最も高く、インターネットパネル調査で85.2%、紙媒体によるアンケート調査で92.3%であった。
- また、「理解できた(計)」「(「だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う」又は「だいたい理解できたが、ルールを守ろうという気にはならない」と回答した者)」をいう。以下同じ。)は、全体の93.0%を占める。
- さらに、「ルールを守ろうと思う(計)」「(「だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う」又は「あまりよく理解できなかったが、ルールは守ろうと思う」と回答した者)」をいう。以下同じ。)は、全体の90.1%を占める。

図 「ながらスマホ禁止」動画・ポスターの理解度とルール遵守意向



- ※ 理解できた(計):「だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う」と「だいたい理解できたが、ルールを守ろうという気にはならない」を合わせた回答者の比率。
- ※ 理解できなかった(計):「あまりよく理解できなかったが、ルールは守ろうと思う」と「あまりよく理解できなかったし、ルールを守ろうという気にはならない」を合わせた回答者の比率。
- ※ ルールを守ろうと思う(計):「だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う」と「あまりよく理解できなかったが、ルールは守ろうと思う」を合わせた回答者の比率。
- ※ ルールを守ろうと思わない(計):「だいたい理解できたが、ルールを守ろうという気にはならない」と「あまりよく理解できなかったし、ルールを守ろうという気にはならない」を合わせた回答者の比率。

以下、同じ。

- 「だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う」は、性年齢別、自転車の利用頻度別、自転車交通ルール・安全利用意識別のいずれにおいても、60%以上の高い数値となっている。
- 一方、男性10代、女性20代では、「ルールを守ろうと思わない(計)」「(「だいたい理解できたが、ルールを守ろうという気にはならない」又は「あまりよく理解できなかったし、ルールを守ろうという気にはならない」と回答した者)をいう。以下同じ。)が、男性20代では「理解できなかった(計)」「(「あまりよく理解できなかったが、ルールは守ろうと思う」又は「あまりよく理解できなかったし、ルールを守ろうという気にはならない」と回答した者)をいう。以下同じ。)が、全体値より10ポイント以上高い数値となっている。
- また、自転車交通ルール・安全利用意識で、「どちらかと言えば意識していない」と回答した者は、全体値と比べ、「理解できなかった(計)」の数値が高いものの、「あまりよく理解できなかったが、ルールは守ろうと思う」の数値も高くなっている。

表 属性別にみた「ながらスマホ禁止」動画・ポスターの理解度とルール遵守意向(総数は実数、その他は%)

※ 全体値より10ポイント以上高い数値を灰色で着色。

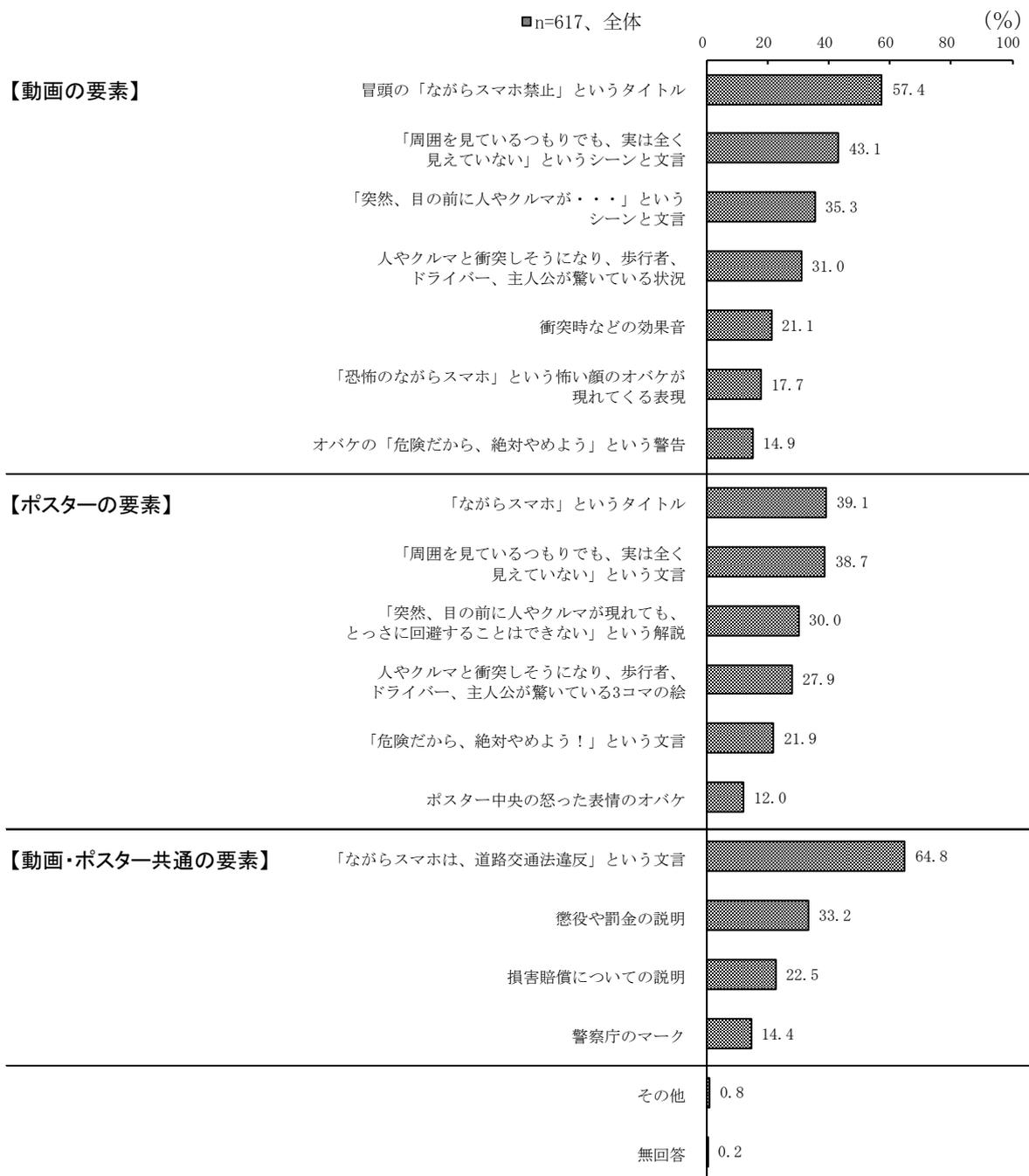
	総数	だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う	だいたい理解できたが、ルールを守ろうという気にはならない	あまりよく理解できなかったが、ルールは守ろうと思う	あまりよく理解できなかったし、ルールを守ろうという気にはならない	無回答	理解できた(計)	理解できなかった(計)	ルールを守ろうと思う(計)	ルールを守ろうと思わない(計)
全 体	(617)	86.5	6.5	3.6	2.9	0.5	93.0	6.5	90.1	9.4
< 性年齢別 >										
男性(計)	(314)	84.7	7.3	4.1	3.5	0.3	92.0	7.6	88.9	10.8
10代	(42)	78.6	11.9	0.0	9.5	0.0	90.5	9.5	78.6	21.4
20代	(58)	81.0	1.7	12.1	5.2	0.0	82.8	17.2	93.1	6.9
30代	(56)	85.7	8.9	3.6	1.8	0.0	94.6	5.4	89.3	10.7
40代	(58)	84.5	10.3	1.7	1.7	1.7	94.8	3.4	86.2	12.1
50~64歳	(55)	85.5	10.9	1.8	1.8	0.0	96.4	3.6	87.3	12.7
65歳以上	(45)	93.3	0.0	4.4	2.2	0.0	93.3	6.7	97.8	2.2
女性(計)	(303)	88.4	5.6	3.0	2.3	0.7	94.1	5.3	91.4	7.9
10代	(42)	88.1	7.1	4.8	0.0	0.0	95.2	4.8	92.9	7.1
20代	(55)	78.2	9.1	1.8	10.9	0.0	87.3	12.7	80.0	20.0
30代	(53)	84.9	9.4	5.7	0.0	0.0	94.3	5.7	90.6	9.4
40代	(54)	90.7	3.7	3.7	0.0	1.9	94.4	3.7	94.4	3.7
50~64歳	(57)	96.5	1.8	0.0	0.0	1.8	98.2	0.0	96.5	1.8
65歳以上	(42)	92.9	2.4	2.4	2.4	0.0	95.2	4.8	95.2	4.8
< 自転車の利用頻度別 >										
ほとんど毎日	(180)	84.4	8.3	2.8	4.4	0.0	92.8	7.2	87.2	12.8
週に3~4回	(119)	88.2	5.0	5.0	1.7	0.0	93.3	6.7	93.3	6.7
週に1~2回	(183)	85.8	6.0	3.8	3.8	0.5	91.8	7.7	89.6	9.8
月に1~2回	(135)	88.9	5.9	3.0	0.7	1.5	94.8	3.7	91.9	6.7
< 自転車交通ルール・安全利用意識別 >										
どちらかと言えば意識している	(477)	90.6	4.6	1.7	2.7	0.4	95.2	4.4	92.2	7.3
どちらとも言えない	(108)	74.1	14.8	8.3	1.9	0.9	88.9	10.2	82.4	16.7
どちらかと言えば意識していない	(32)	68.8	6.3	15.6	9.4	0.0	75.0	25.0	84.4	15.6

イ 共感した内容、危険性を実感した要素

(7) 全体

- 「ながらスマホ禁止」をテーマとした動画・ポスターの共感した内容、危険性を実感した要素について、動画の要素では「冒頭の「ながらスマホ禁止」というタイトル」が57.4%で最も高く、次いで「「周囲を見ているつもりでも、実は全く見えていない」というシーンと文言」が43.1%であった。
- また、ポスターの要素でも「「ながらスマホ」というタイトル」が39.1%で最も高く、次いで「「周囲を見ているつもりでも、実は全く見えていない」という文言」が38.7%であった。
- 動画の要素、ポスターの要素とも、「タイトル」と「周囲が見えていないというシーン・文言」が上位を占めている。
- 動画・ポスター共通の要素では、「「ながらスマホは、道路交通法違反」という文言」が64.8%で、最も高くなっている。

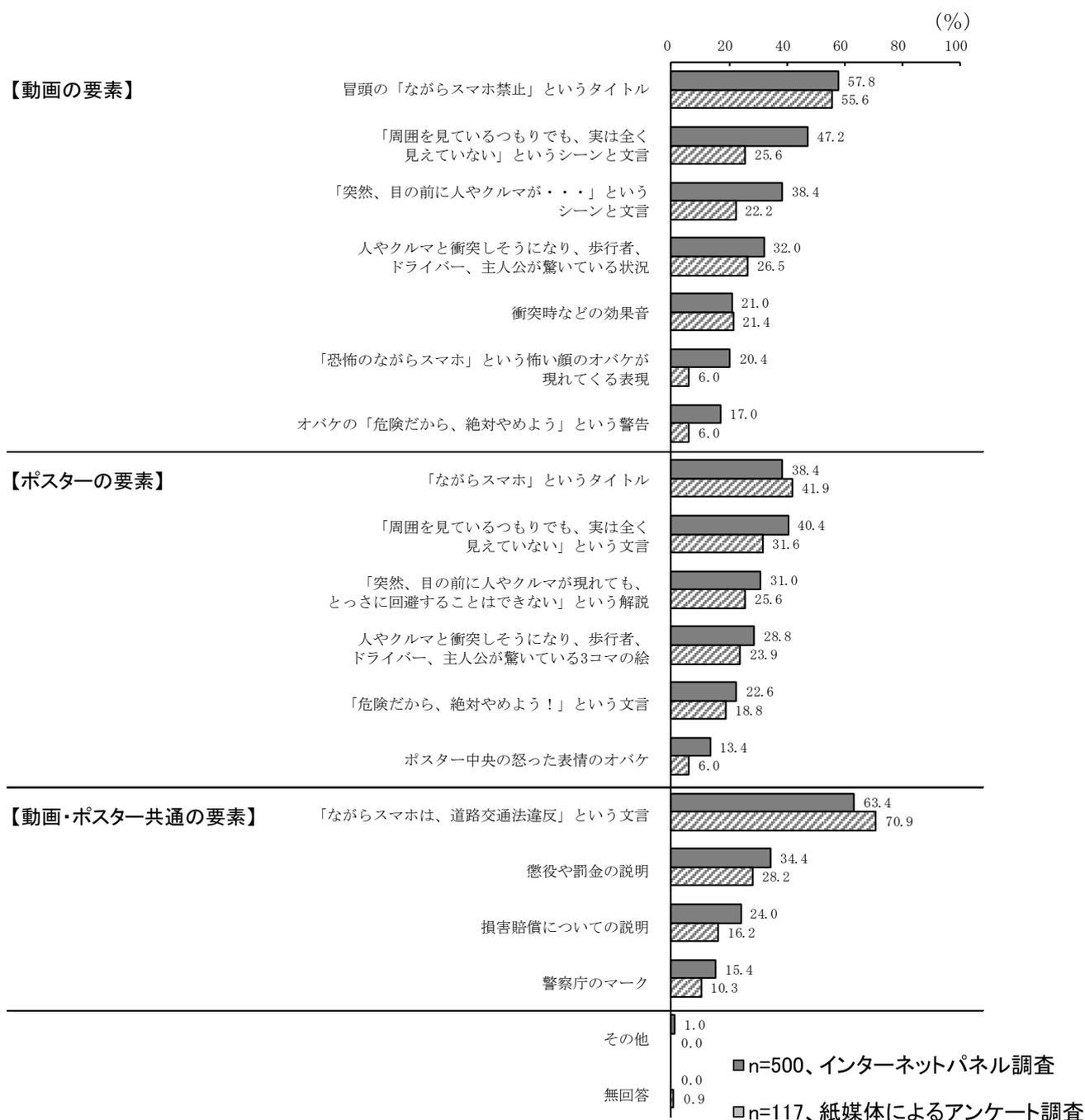
図 「ながらスマホ禁止」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素(全体)



(イ) 調査種別

- 調査種別でみると、動画の要素では、いずれの調査においても「冒頭の「ながらスマホ禁止」というタイトル」が50%以上で最も高くなっている。また、インターネットパネル調査では「「周囲を見ているつもりでも、実は全く見えていない」というシーンと文言」が47.2%、紙媒体によるアンケート調査では「人やクルマと衝突しそうになり、歩行者、ドライバー、主人公が驚いている状況」が26.5%で、2番目に高くなっている。ポスターの要素では、インターネットパネル調査で「「周囲を見ているつもりでも、実は全く見えていない」という文言」が40.4%で最も高く、紙媒体によるアンケート調査で「「ながらスマホ」というタイトル」が41.9%で最も高くなっている。
- 動画・ポスター共通の要素では、いずれの調査においても「「ながらスマホは、道路交通法違反」という文言」の数値が最も高くなっている。

図 「ながらスマホ禁止」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素（調査種別）
 ※ 動画の要素、ポスターの要素、動画・ポスター共通の要素における項目の表示順位は、全体グラフの順位に合わせている。以下同じ。



- 若年層では、男性 10 代で、動画の要素の「恐怖のながらスマホ」という怖い顔のオバケが現れてくる表現」、動画・ポスター共通の要素の「損害賠償についての説明」の数値が高い。
- 中年層では、女性 30 代で、ポスターの要素の「危険だから、絶対やめよう！」という文言」の数値が高い。
- 高齢層では、女性 65 歳以上では、動画の要素の7項目中5項目、ポスターの要素の6項目中4項目、動画・ポスター共通の要素の4項目中2項目で、全体値より 10 ポイント以上高い数値となっている。特に、ポスターの要素の「周囲を見ているつもりでも、実は全く見えていない」という文言」では、全体値を 20 ポイント以上上回る高い数値となっている。

表 属性別にみた「ながらスマホ禁止」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素
(総数は実数、その他は%)

※ 全体値より 10 ポイント以上高い数値を灰色で着色。

	総数	動画の要素							ポスターの要素							動画・ポスター共通の要素				その他	無回答
		「止まっているながらスマホ」というタイトル	「周囲を見ているつもりでも、実は全く見えていない」という文言	「目が、目の前に人やクルマと衝突している状況」	「衝突などの効果音」	「人々やクルマと衝突している状況」	「恐怖のながらスマホ」	「絶対やめよう！」という警告	「オバケの「危険だから、絶対やめよう！」という文言」	「「ながらスマホ」という文言」	「「周囲を見ているつもりでも、実は全く見えていない」という文言」	「「ながらスマホ」という文言」	「「危険だから、絶対やめよう！」という文言」								
全 体	(617)	57.4	43.1	35.3	31.0	21.1	17.7	14.9	39.1	38.7	30.0	27.9	21.9	12.0	64.8	33.2	22.5	14.4	0.8	0.2	
< 性年齢別 >																					
男性(計)	(314)	55.4	41.7	37.6	27.7	18.8	18.5	15.6	42.7	37.3	29.9	28.0	18.8	12.4	63.1	34.1	23.6	15.0	1.3	0.3	
10 代	(42)	50.0	52.4	35.7	31.0	21.4	28.6	23.8	45.2	31.0	33.3	33.3	16.7	21.4	66.7	40.5	35.7	21.4	2.4	0.0	
20 代	(58)	55.2	37.9	32.8	27.6	13.8	17.2	15.5	37.9	29.3	29.3	27.6	22.4	10.3	55.2	24.1	17.2	12.1	0.0	0.0	
30 代	(56)	58.9	39.3	37.5	21.4	21.4	14.3	14.3	39.3	35.7	28.6	26.8	12.5	10.7	51.8	30.4	21.4	8.9	1.8	0.0	
40 代	(58)	53.4	39.7	39.7	25.9	17.2	17.2	10.3	44.8	46.6	29.3	25.9	17.2	12.1	67.2	41.4	34.5	13.8	0.0	0.0	
50~64歳	(55)	56.4	38.2	38.2	25.5	27.3	16.4	14.5	49.1	41.8	32.7	27.3	21.8	10.9	60.0	38.2	12.7	23.6	1.8	1.8	
65歳以上	(45)	57.8	46.7	42.2	37.8	11.1	20.0	17.8	40.0	37.8	26.7	28.9	22.2	11.1	82.2	31.1	22.2	11.1	2.2	0.0	
女性(計)	(303)	59.4	44.6	33.0	34.3	23.4	16.8	14.2	35.3	40.3	30.0	27.7	25.1	11.6	66.7	32.3	21.5	13.9	0.3	0.0	
10 代	(42)	54.8	42.9	28.6	21.4	21.4	0.0	11.9	38.1	40.5	21.4	19.0	23.8	4.8	69.0	26.2	21.4	16.7	0.0	0.0	
20 代	(55)	38.2	34.5	23.6	30.9	16.4	14.5	5.5	20.0	20.0	27.3	20.0	18.2	9.1	59.9	25.5	10.9	12.7	0.0	0.0	
30 代	(53)	58.5	39.6	28.3	35.8	24.5	18.9	15.1	30.2	32.1	28.3	26.4	37.7	11.3	60.4	26.4	26.4	20.8	0.0	0.0	
40 代	(54)	64.8	44.4	31.5	31.5	24.1	20.4	14.8	40.7	37.0	22.2	31.5	24.1	13.0	59.3	37.0	20.4	13.0	0.0	0.0	
50~64歳	(57)	68.4	47.4	36.6	38.6	22.8	19.3	17.5	38.6	54.4	40.4	28.1	15.8	17.5	82.5	35.1	21.1	10.5	0.0	0.0	
65歳以上	(42)	73.8	61.9	50.0	47.6	33.3	26.2	21.4	47.6	61.9	40.5	42.9	33.3	11.9	81.0	45.2	31.0	9.5	2.4	0.0	
< 自転車の利用頻度別 >																					
ほとんど毎日	(180)	53.9	48.9	32.8	30.0	18.3	17.2	13.9	35.0	38.9	31.7	28.3	21.1	14.4	62.8	32.2	25.0	10.6	1.1	0.0	
週に3~4回	(119)	56.3	37.0	34.5	35.3	18.5	23.5	16.8	34.5	40.3	31.1	33.6	21.8	13.4	59.7	39.5	21.8	13.4	0.0	0.0	
週に1~2回	(183)	60.1	45.4	39.3	30.6	21.3	18.6	16.4	44.8	37.2	27.3	26.2	24.0	11.5	69.4	33.3	23.0	17.5	1.6	0.0	
月に1~2回	(135)	59.3	37.8	34.1	28.9	26.7	11.9	12.6	40.7	39.3	30.4	24.4	20.0	8.1	65.9	28.9	19.3	16.3	0.0	0.7	
< 自転車交通ルール・安全利用意識別 >																					
どちらかと言えば意識している	(477)	60.0	44.9	36.3	31.0	21.0	18.0	15.3	41.1	40.7	31.2	29.6	22.9	10.9	65.4	35.2	24.7	13.4	0.6	0.2	
どちらとも言えない	(108)	46.3	41.7	35.2	31.5	21.3	19.4	13.0	34.3	32.4	26.9	23.1	18.5	15.7	61.1	27.8	14.8	20.4	0.9	0.0	
どちらかと言えば意識していない	(32)	56.3	21.9	21.9	28.1	21.9	6.3	15.6	25.0	31.3	21.9	18.8	18.8	15.6	68.8	21.9	15.6	9.4	3.1	0.0	
< 自転車交通ルール・安全利用意識の変化別 >																					
意識が高まった	(366)	65.3	48.9	39.3	36.3	22.1	21.9	16.1	43.2	43.4	33.9	30.9	24.6	13.9	68.9	36.6	24.0	16.1	0.5	0.3	
意識がある程度は高まった	(203)	46.3	36.9	32.5	25.1	21.2	12.8	13.3	34.5	32.0	26.1	25.6	18.7	8.9	61.1	29.6	21.2	10.8	0.5	0.0	
意識はあまり変わらない	(47)	42.6	25.5	17.0	14.9	12.8	4.3	12.8	25.5	29.8	14.9	12.8	14.9	10.6	51.1	23.4	17.0	17.0	4.3	0.0	
意識が高まった(計)	(569)	58.5	44.6	36.9	32.3	21.8	18.6	15.1	40.1	39.4	31.1	29.0	22.5	12.1	66.1	34.1	23.0	14.2	0.5	0.2	
意識しており、さらに高まった	(441)	61.5	46.0	37.9	32.2	21.8	18.8	15.6	42.2	41.0	32.2	30.4	23.6	11.1	66.7	36.5	25.2	12.9	0.5	0.2	
どちらとも言えなかったが高まった	(101)	46.5	43.6	35.6	32.7	20.8	20.8	13.9	34.7	33.7	27.7	24.8	17.8	16.8	62.4	26.7	14.9	20.8	0.0	0.0	
意識していなかったが高まった	(27)	55.6	25.9	25.9	33.3	25.9	7.4	11.1	25.9	33.3	25.9	22.2	22.2	11.1	70.4	22.2	18.5	11.1	3.7	0.0	

- ※ 意識が高まった(計):「意識が高まった」と「意識がある程度は高まった」を合わせた回答者の比率。
- ※ 意識しており、さらに高まった:5種類の動画及びポスターを見る前の自転車交通ルール・安全利用意識を問う質問で、「どちらかと言えば意識している」と回答し、かつ動画及びポスターを見た後の自転車交通ルール・安全利用意識の変化を問う質問で「意識が高まった」又は「意識がある程度は高まった」と回答した者の比率。
- ※ どちらとも言えなかったが高まった:5種類の動画及びポスターを見る前の自転車交通ルール・安全利用意識を問う質問で、「どちらとも言えない」と回答し、かつ動画及びポスターを見た後の自転車交通ルール・安全利用意識の変化を問う質問で、「意識が高まった」又は「意識がある程度は高まった」と回答した者の比率。
- ※ 意識していなかったが高まった:5種類の動画及びポスターを見る前の自転車交通ルール・安全利用意識を問う質問で、「どちらかと言えば意識していない」と回答し、かつ動画及びポスターを見た後の自転車交通ルール・安全利用意識の変化を問う質問で、「意識が高まった」又は「意識がある程度は高まった」と回答した者の比率。
- ※ 以下同じ。

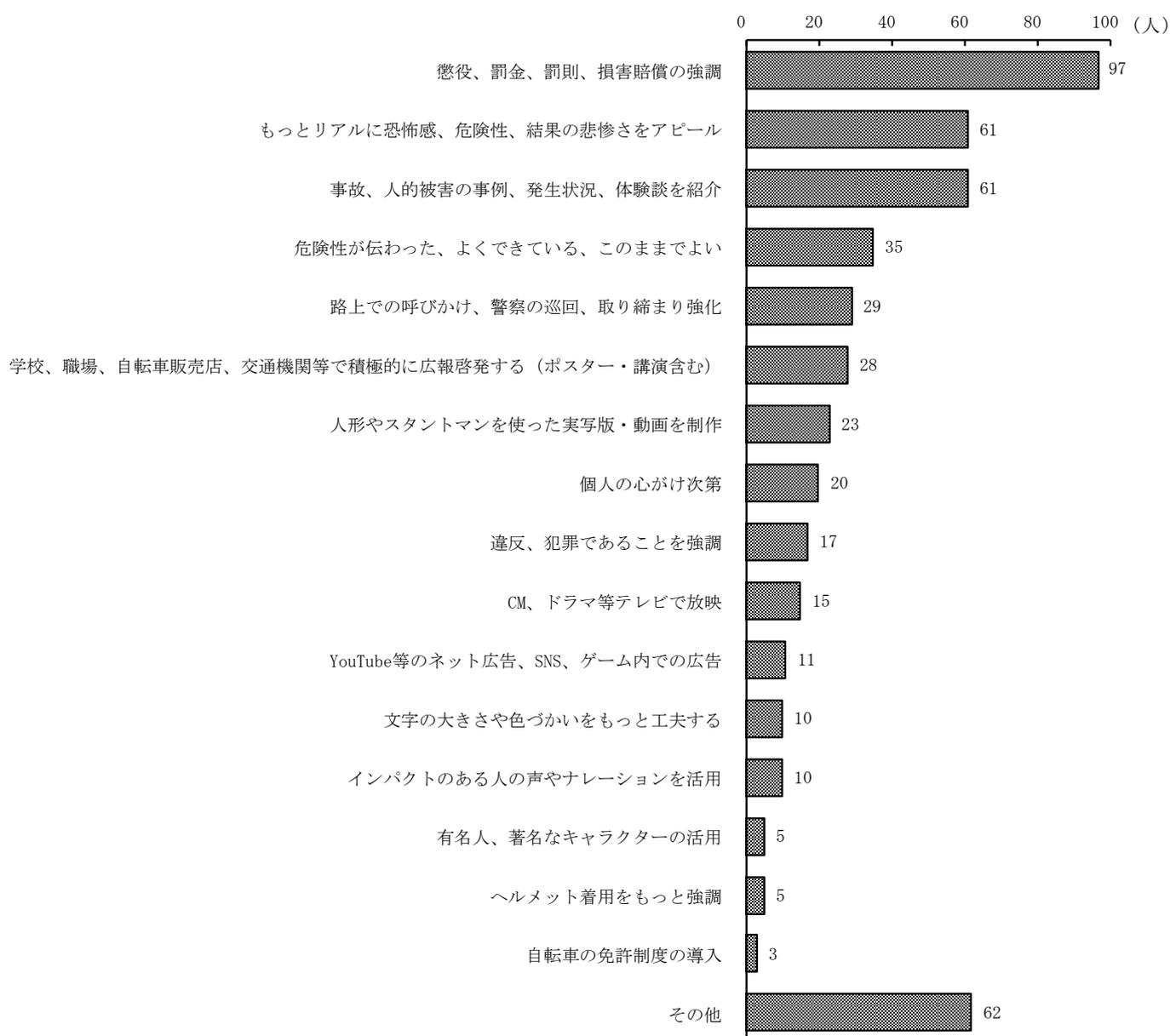
表 「ながらスマホ禁止」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素、その他の回答内容

性別	年齢別	調査種別	回答内容
男性	10 代	インターネット	懲役が3月以下になっていた。三ヶ月以下の方が伝わりやすいと思う。
男性	65 歳以上	インターネット	スマホはだめ。
女性	65 歳以上	インターネット	ヘルメット着用。

ウ 「ながらスマホ禁止」を効果的にアピールする方法（自由回答）

- 「ながらスマホ禁止」を効果的にアピールする方法としては、「懲役、罰金、罰則、損害賠償の強調」と回答した者が 97 人と最も多い。次いで、「もっとリアルに恐怖感、危険性、結果の悲惨さをアピール」、「事故、人的被害の事例、発生状況、体験談を紹介」がともに回答者 61 人であった。
- 「もっとリアルに恐怖感、危険性、結果の悲惨さをアピール」の具体的内容を見ると、「絵やデザインを感じをもっとリアルに」、「救急車で運ばれる描写」、「実例をもとにショート動画を作成して配信」などの回答がみられた。
- 「事故、人的被害の事例、発生状況、体験談を紹介」では、「事故の被害者の声を取り上げる」、「ながらスマホでの事故件数や事例をわかりやすく見せる」などの回答がみられた。

図 「ながらスマホ禁止」を効果的にアピールする方法
回答者数 449 人（「特になし」等を省いた、具体的な回答があった人数）



《自由回答の内容（上位項目/代表的な回答）》

※ 調査種別：インターネット＝インターネットパネル調査、アンケート＝紙媒体によるアンケート調査（以下同じ）

【懲役、罰金、罰則、損害賠償の強調】

性別	年齢別	調査種別	回答内容
男性	10代	インターネット	ながらスマホ事故の損害賠償事例を具体的に示せば、さらによいと思う。
男性	20代	インターネット	刑罰をつける。
男性	30代	インターネット	罰則を全面に押し出す。
男性	30代	アンケート	罰金をわかりやすく表示する。
男性	40代	インターネット	罰金の額をしっかりと明記する。
男性	40代	アンケート	懲役や罰金の説明、損害賠償についての説明が小さいのもっと目につくようにした方がよいと思う。
男性	50～64歳	インターネット	もっと罰金額をアップするなど厳しくすること。
男性	50～64歳	アンケート	罰則の重さを、もっとアピールする。
男性	65歳以上	インターネット	違反切符に違反金徴収。
女性	10代	インターネット	ポスターは、もう少し罰金の文字を大きくした方がよい。
女性	20代	インターネット	罰金を払わせる。
女性	20代	アンケート	懲役や罰金の説明を読み上げると、頭に残りそう。
女性	30代	インターネット	厳罰化をしていくしかない。
女性	30代	アンケート	自転車でも罰則があることの周知。
女性	40代	インターネット	事故を起こした際の賠償金額の例を載せる。
女性	40代	アンケート	罰金の説明を大きくした方がよいと思う。
女性	50～64歳	インターネット	アピールくらいでは、自己中心的な考えは直らない。罰金制度にすべき。
女性	50～64歳	アンケート	「罰金」とか刑の重さを、もっと強調した方が効果がありそう。
女性	65歳以上	インターネット	冒頭で、罰則について大きく取り上げた方が意識に残る。

【もっとリアルに恐怖感、危険性、結果の悲惨さをアピール】

性別	年齢別	調査種別	回答内容
男性	10代	インターネット	全体的に柔らかな表現やデザインなので、絵やデザインの感じをもっとリアルに近づけたり、もう少し刺激のある表現にすればよいと思う。
男性	20代	インターネット	自分や他人の命に関わるということを、もっと表現すべきだと思う。
男性	30代	インターネット	もっと、事故が起こった時のリアルな怖さを伝えた方がよい。
男性	40代	インターネット	危険性を伝える演出をもう少しインパクトのある感じにし、グラフィックで責任の重さを痛感させる。「ながらスマホによって、被害者にも加害者にもなってしまいます。ながらスマホは絶対にやめて！」というような感じのメッセージがよい。
男性	50～64歳	インターネット	倒れたり、救急車で運ばれる描写を。
男性	65歳以上	インターネット	絵にもっとリアル感を！
女性	10代	インターネット	子ども向けにはよいと思う。大人向けなら、もっとリアリティを出して恐怖感のある感じにした方がよい。ポスターでは、道路交通法違反ということをもっと強調した方が、遵法意識向上につながりそう。フォントやメッセージ、イラストも全体的に子ども向けっぽい。恐怖感を煽るにはやや弱い。
女性	20代	インターネット	突然視界に人や車が現れる感じを強調し、反射的に危ないと直感させる。
女性	30代	インターネット	もっと脅すくらいの強い警告文を掲載。
女性	30代	アンケート	ながらスマホの危険性を、実例をもとにショート動画を作成して、電車やバスなどの電子ディスプレイ広告で配信する。
女性	40代	インターネット	危険だということを伝える。
女性	40代	アンケート	ルールを守らない結果、どうなってしまうかという絵を一番大きく出すべきだと思う。驚いた顔が一番目立っても、伝えたい内容がいまいちわからない。
女性	50～64歳	インターネット	ぶつかった後の倒れている姿があると、もっと危険に感じられる。
女性	50～64歳	アンケート	事故の恐ろしさをもっと周知させ、自分とは無関係という意識をなくす。
女性	65歳以上	インターネット	自分自身も相手にとつても、それがいかに危険かという認識を持たせるようポスターやテレビなどで放送する。

【事故、人的被害の事例、発生状況、体験談を紹介】

性別	年齢別	調査種別	回答内容
男性	10代	インターネット	ただ効果音を付けるだけでは、目に見える効果は出ない。動画の音や説明をもっと簡略化すべき。また、実際のデータなどを載せるとより効果は高まる。
男性	20代	インターネット	過去に実際に起きてしまった事故の実例を題材に取り上げる。
男性	20代	アンケート	事故の事例や被害者の声を取り上げる。
男性	30代	インターネット	ながらスマホによる実際の事故の具体例を示す。(相手がどんな怪我をしたか、賠償金はいくらか等)
男性	40代	インターネット	重大かつ具体的な例を表記する。
男性	50～64歳	インターネット	事故を起こした人の話などを聴く機会があればよいと思う。
男性	65歳以上	インターネット	ながらスマホによる事故の割合などがわかればよいのではないか。また、取り締まりや罰則強化もあってもよい。
女性	10代	インターネット	ながらスマホによる事故率などのデータを使う。
女性	20代	インターネット	ながらスマホでの事故件数や事例をわかりやすく見せて、身近で起こりやすいと意識させる。
女性	30代	インターネット	実際の事故現場を見せた方がよい。
女性	40代	インターネット	実際に自転車のながら運転で起きた事故事例を出して、結果的にどうなったのかを周知したらよい。
女性	50～64歳	インターネット	実際の事故現場の様子や被害者、加害者の様子などがうかがえる動画など。
女性	65歳以上	インターネット	毎月の事故件数を入れる。

【危険性が伝わった、よくできている、このままでよい】

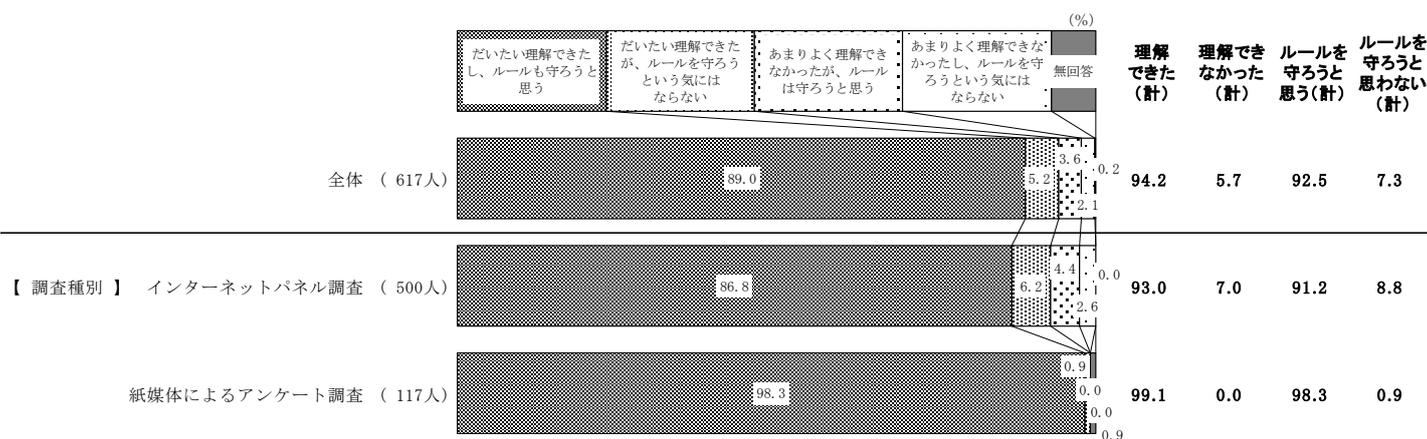
性別	年齢別	調査種別	回答内容
男性	10代	インターネット	自転車事故は日本各地でも多発しており、一人でも多くの方が事故を防いで安全な運転をしなければならぬことに気づいた。
男性	20代	インターネット	やったらダメだと思った。そんなこと悪いことだ。何をやってるんだという感じ。
男性	30代	インターネット	わかりやすい。
男性	40代	インターネット	ルールを守ろうと思う。
男性	50～64歳	インターネット	よい。
男性	65歳以上	インターネット	おぼけがよい。
女性	10代	インターネット	よくできているので特に意見はない。
女性	20代	インターネット	今のままでよい。
女性	30代	インターネット	もともと感じてはいたが、あらためて危ないと思った。
女性	40代	インターネット	怖さを感じた。
女性	50～64歳	インターネット	今のままで伝わる。
女性	65歳以上	インターネット	自転車運転中に電話がかかってくる、つい運転しながら話し始めることがあったが、今後はながら運転はしない。

(4) 「夜間はライトを点灯」動画・ポスター

ア 理解度とルール遵守意向

- 「夜間はライトを点灯」をテーマとした動画・ポスターについては、「だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う」が 89.0%で最も高く、インターネットパネル調査で 86.8%、紙媒体によるアンケート調査で 98.3%であった。
- また、「理解できた(計)」は、全体の 94.2%を占める。
- さらに、「ルールを守ろうと思う(計)」は、全体の 92.5%を占める。

図 「夜間はライトを点灯」動画・ポスターの理解度とルール遵守意向



- 「だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う」は、性年齢別、自転車の利用頻度別のいずれにおいても70%以上と高くなっている。また、自転車交通ルール・安全利用意識別では、「どちらかと言えば意識していない」と回答した者が59.4%にとどまったが、「どちらかと言えば意識している」と回答した者では93.3%、「どちらとも言えない」でも78.7%と高くなっている。
- 一方、女性20代では、「あまりよく理解できなかつたし、ルールを守ろうという気にはならない」、「理解できなかつた(計)」、「ルールを守ろうと思わない(計)」が、全体値より10ポイント以上高い数値となっている。
- また、自転車交通ルール・安全利用意識別の「どちらかと言えば意識していない」と回答した者は、「理解できなかつた(計)」が15ポイント以上、「ルールを守ろうと思わない(計)」が20ポイント以上、全体値より高い数値となっている。

表 属性別にみた「夜間はライトを点灯」動画・ポスターの理解度とルール遵守意向(総数は実数、その他は%)

※ 全体値より10ポイント以上高い数値を灰色で着色。

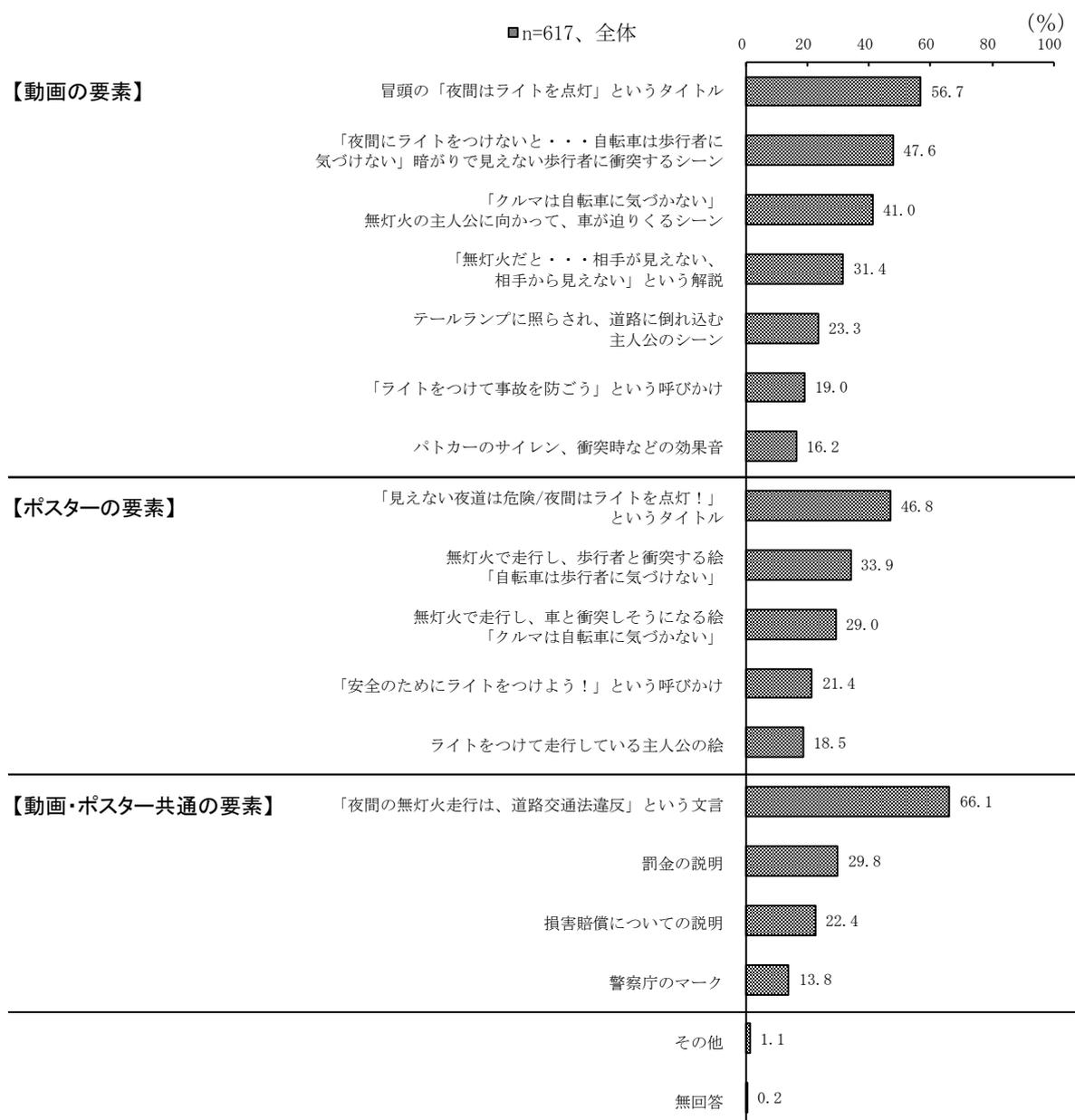
	総数	だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う	だいたい理解できたが、ルールを守ろうという気にはならない	あまりよく理解できなかったが、ルールを守ろうと思う	あまりよく理解できなかったし、ルールを守ろうという気にはならない	無回答	理解できた(計)	理解できなかった(計)	ルールを守ろうと思う(計)	ルールを守ろうと思わない(計)
全 体	(617)	89.0	5.2	3.6	2.1	0.2	94.2	5.7	92.5	7.3
< 性年齢別 >										
男性(計)	(314)	87.3	7.3	4.5	1.0	0.0	94.6	5.4	91.7	8.3
10代	(42)	83.3	11.9	4.8	0.0	0.0	95.2	4.8	88.1	11.9
20代	(58)	86.2	5.2	6.9	1.7	0.0	91.4	8.6	93.1	6.9
30代	(56)	80.4	8.9	8.9	1.8	0.0	89.3	10.7	89.3	10.7
40代	(58)	89.7	8.6	1.7	0.0	0.0	98.3	1.7	91.4	8.6
50~64歳	(55)	89.1	9.1	0.0	1.8	0.0	98.2	1.8	89.1	10.9
65歳以上	(45)	95.6	0.0	4.4	0.0	0.0	95.6	4.4	100.0	0.0
女性(計)	(303)	90.8	3.0	2.6	3.3	0.3	93.7	5.9	93.4	6.3
10代	(42)	90.5	4.8	4.8	0.0	0.0	95.2	4.8	95.2	4.8
20代	(55)	78.2	3.6	3.6	14.5	0.0	81.8	18.2	81.8	18.2
30代	(53)	88.7	7.5	3.8	0.0	0.0	96.2	3.8	92.5	7.5
40代	(54)	94.4	0.0	1.9	3.7	0.0	94.4	5.6	96.3	3.7
50~64歳	(57)	94.7	1.8	1.8	0.0	1.8	96.5	1.8	96.5	1.8
65歳以上	(42)	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	100.0	0.0
< 自転車の利用頻度別 >										
ほとんど毎日	(180)	86.1	5.0	5.0	3.9	0.0	91.1	8.9	91.1	8.9
週に3~4回	(119)	90.8	6.7	2.5	0.0	0.0	97.5	2.5	93.3	6.7
週に1~2回	(183)	87.4	5.5	3.8	2.7	0.5	92.9	6.6	91.3	8.2
月に1~2回	(135)	93.3	3.7	2.2	0.7	0.0	97.0	3.0	95.6	4.4
< 自転車交通ルール・安全利用意識別 >										
どちらかと言えば意識している	(477)	93.3	2.9	2.3	1.5	0.0	96.2	3.8	95.6	4.4
どちらとも言えない	(108)	78.7	11.1	6.5	2.8	0.9	89.8	9.3	85.2	13.9
どちらかと言えば意識していない	(32)	59.4	18.8	12.5	9.4	0.0	78.1	21.9	71.9	28.1

イ 共感した内容、危険性を実感した要素

(7) 全体

- 「夜間はライトを点灯」をテーマとした動画・ポスターの共感した内容、危険性を実感した要素については、動画の要素では「冒頭の「夜間はライトを点灯」というタイトル」が 56.7%で最も高く、次いで、「「夜間にライトをつけないと・・・自転車は歩行者に気づけない」暗がりで見えない歩行者に衝突するシーン」が 47.6%、「「クルマは自転車に気づかない」無灯火の主人公に向かって、車が迫り来るシーン」が 41.0%であった。また、ポスターの要素では、「「見えない夜道は危険/夜間はライトを点灯！」というタイトル」が 46.8%で最も高くなっている。
- 動画の要素、ポスターの要素とも、“タイトル”に続き、“見えない、気づかない、気づけない”を表す絵やシーンに関連するものが上位を占めている。
- 動画・ポスター共通の要素では、「夜間の無灯火走行は、道路交通法違反」という文言が 66.1%で、最も高くなっている。

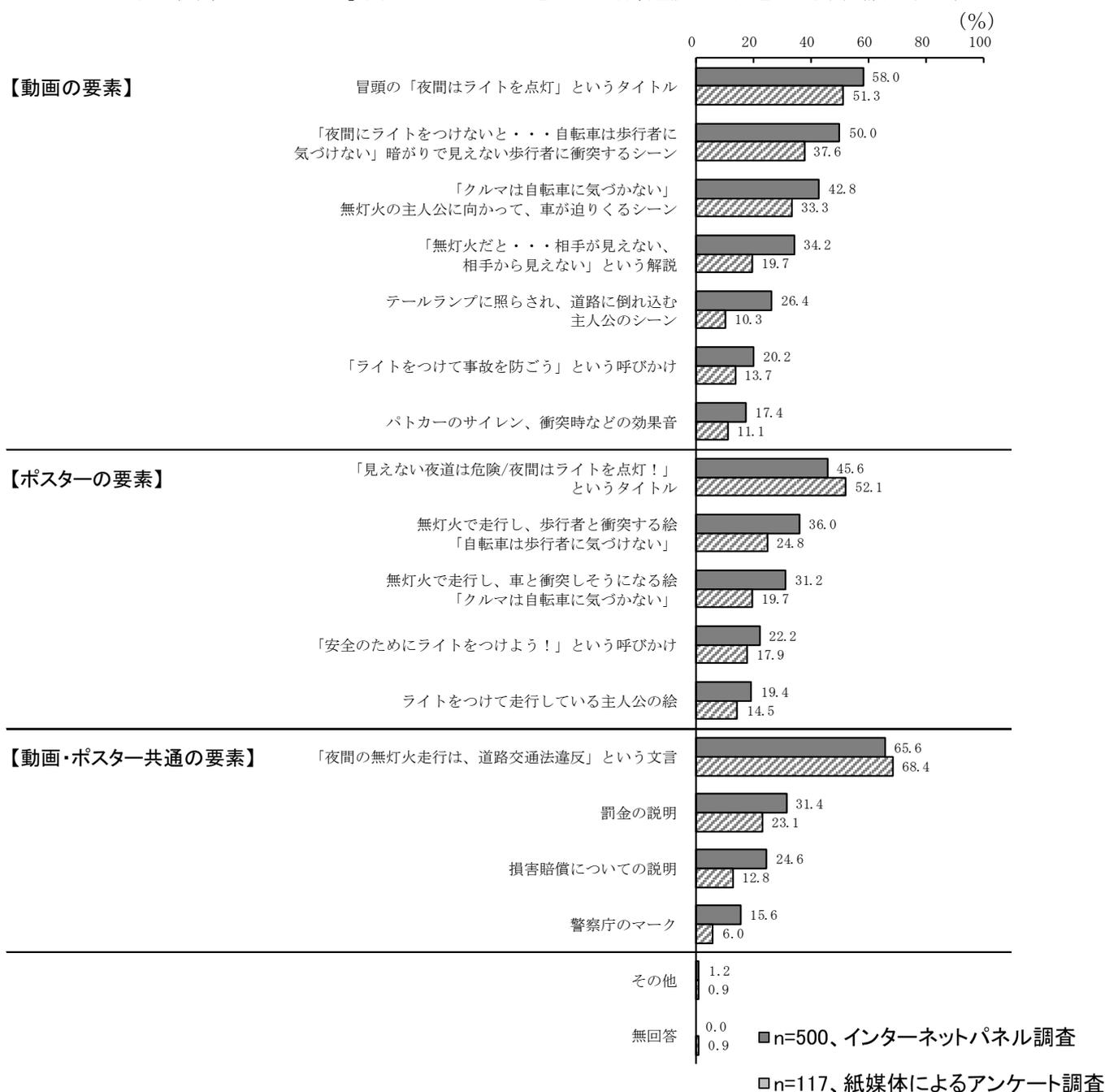
図 「夜間はライトを点灯」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素(全体)



(イ) 調査種別

- 調査種別でみると、動画の要素では、いずれの調査においても「冒頭の「夜間はライトを点灯」というタイトル」が50%以上で最も高くなっている。また、インターネットパネル調査では「「夜間にライトをつけないと・・・自転車は歩行者に気づけない」暗がりで見えない歩行者に衝突するシーン」も50.0%と高くなっている。ポスターの要素では、いずれの調査においても「「見えない夜道は危険/夜間はライトを点灯！」というタイトル」が最も高い数値となっており、次いで、「気づかない、気づけない」を表す絵に関連するものとなっている。
- 動画・ポスター共通の要素では、いずれの調査においても「「夜間の無灯火走行は、道路交通法違反」という文言」が60%を超え、最も高くなっている。

図 夜間はライトを点灯」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素（調査種別）



- 若年層では、男性 10 代で、動画の要素の「テールランプに照らされ、道路に倒れ込む主人公のシーン」、動画・ポスター共通の要素の「罰金の説明」の数値が高い。
- 中年層では、女性 30 代で、動画の要素の「冒頭の「夜間はライトを点灯」というタイトル」、「パトカーのサイレン、衝突時などの効果音」、男性 40 代で、ポスターの要素の「無灯火で走行し、歩行者と衝突する絵」、「自転車は歩行者に気づけない」の数値が高い。
- 高齢層では、女性 65 歳以上で、動画の要素の7項目中4項目、ポスターの要素の5項目中3項目、動画・ポスター共通の要素の4項目中3項目で、全体値より 10 ポイント以上高い数値となっている。特に、動画の要素の「「夜間にライトをつけなくて・・・自転車は歩行者に気づけない」暗がりで見えない歩行者に衝突するシーン」、動画・ポスター共通の要素の「「夜間の無灯火走行は、道路交通法違反」という文言」では、全体値を 20 ポイント以上上回る高い数値となっている。

表 属性別にみた「夜間はライトを点灯」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素
(総数は実数、その他は%)

※ 全体値より 10 ポイント以上高い数値を灰色で着色。

	総数	動画の要素										ポスターの要素					動画・ポスター共通の要素				その他	無回答
		冒頭の「夜間はライトを点灯」というタイトル	「夜間はライトを点灯」というタイトル																			
全体	(617)	56.7	47.6	41.0	31.4	23.3	19.0	16.2	46.8	33.9	29.0	21.4	18.5	66.1	29.8	22.4	13.8	1.1	0.2			
< 性年齢別 >																						
男性(計)	(314)	55.7	44.3	42.7	27.4	22.3	16.6	15.3	45.9	36.0	30.3	21.3	16.6	62.4	30.9	22.9	14.0	1.9	0.3			
10代	(42)	59.5	52.4	50.0	23.8	35.7	16.7	19.0	35.7	42.9	35.7	26.2	11.9	61.9	40.5	31.0	19.0	0.0	0.0			
20代	(58)	56.9	31.0	44.8	32.8	19.0	13.8	12.1	50.0	29.3	29.3	20.7	19.0	58.6	29.3	22.4	10.3	0.0	0.0			
30代	(56)	48.2	50.0	35.7	23.2	21.4	8.9	12.5	41.1	26.8	21.4	19.6	19.6	48.2	28.6	23.2	12.5	1.8	0.0			
40代	(58)	55.2	43.1	44.8	25.9	25.9	25.9	17.2	48.3	46.6	34.5	25.9	15.5	65.5	34.5	24.1	17.2	0.0	0.0			
50~64歳	(55)	52.7	49.1	38.2	23.6	20.0	14.5	18.2	45.5	30.9	34.5	16.4	18.2	63.6	29.1	18.2	18.2	3.6	1.8			
65歳以上	(45)	64.4	42.2	44.4	35.6	13.3	20.0	13.3	53.3	42.2	26.7	17.8	13.3	80.0	24.4	20.0	6.7	6.7	0.0			
女性(計)	(303)	57.8	51.2	39.3	35.6	24.4	21.5	17.2	47.9	31.7	27.7	21.5	20.5	70.0	28.7	21.8	13.5	0.3	0.0			
10代	(42)	42.9	38.1	40.5	35.7	23.8	19.0	11.9	42.9	35.7	40.5	21.4	7.1	69.0	31.0	19.0	19.0	0.0	0.0			
20代	(55)	43.6	43.6	23.6	21.8	12.7	12.7	14.5	27.3	23.6	16.4	18.2	12.7	49.1	12.7	10.9	10.9	0.0	0.0			
30代	(53)	67.9	50.9	37.7	32.1	26.4	24.5	28.3	39.6	26.4	26.4	28.3	28.3	66.0	17.0	18.9	15.1	0.0	0.0			
40代	(54)	55.6	48.1	42.6	38.9	27.8	18.5	13.0	48.1	24.1	24.1	20.4	24.1	74.1	31.5	27.8	9.3	0.0	0.0			
50~64歳	(57)	63.2	57.9	47.4	42.1	21.1	28.1	14.0	64.9	36.8	28.1	19.3	21.1	75.4	36.8	21.1	8.8	0.0	0.0			
65歳以上	(42)	73.8	69.0	45.2	45.2	38.1	26.2	21.4	66.7	47.6	35.7	21.4	28.6	90.5	47.6	35.7	21.4	2.4	0.0			
< 自転車の利用頻度別 >																						
ほとんど毎日	(180)	55.0	48.3	40.6	31.1	22.8	15.0	16.1	41.7	33.3	27.8	23.9	21.1	67.8	31.7	24.4	15.0	0.6	0.0			
週に3~4回	(119)	52.1	50.4	42.9	31.9	26.1	21.8	15.1	47.9	36.1	31.1	18.5	16.0	62.2	35.3	21.0	11.8	0.0	0.0			
週に1~2回	(183)	59.0	49.7	42.6	31.1	25.1	19.7	16.9	50.3	38.8	27.9	21.9	17.5	67.8	28.4	23.5	14.2	2.7	0.0			
月に1~2回	(135)	60.0	41.5	37.8	31.9	19.3	20.7	16.3	48.1	25.9	30.4	20.0	18.5	65.2	24.4	19.3	13.3	0.7	0.7			
< 自転車交通ルール・安全利用意識別 >																						
どちらかと言えば意識している	(477)	57.7	50.3	42.8	32.9	24.5	20.1	15.5	49.1	35.2	30.2	21.6	18.9	67.9	31.4	23.3	12.8	1.0	0.2			
どちらとも言えない	(108)	52.8	39.8	37.0	30.6	21.3	16.7	18.5	37.0	31.5	28.7	16.7	19.4	58.3	27.8	19.4	16.7	0.9	0.0			
どちらかと言えば意識していない	(32)	56.3	34.4	28.1	12.5	12.5	9.4	18.8	46.9	21.9	12.5	34.4	9.4	65.6	12.5	18.8	18.8	3.1	0.0			
< 自転車交通ルール・安全利用意識の変化別 >																						
意識が高まった	(366)	63.1	53.8	46.4	33.9	27.6	21.6	18.0	52.5	38.5	32.5	24.0	21.0	72.1	32.0	24.3	12.6	1.1	0.3			
意識がある程度は高まった	(203)	47.3	42.4	36.0	31.0	19.2	14.8	14.8	39.9	29.1	25.6	16.7	16.7	60.1	29.1	20.7	14.3	0.0	0.0			
意識はあまり変わらない	(47)	46.8	23.4	21.3	14.9	8.5	17.0	8.5	34.0	19.1	17.0	19.1	6.4	46.8	14.9	14.9	21.3	6.4	0.0			
意識が高まった(計)	(569)	57.5	49.7	42.7	32.9	24.6	19.2	16.9	48.0	35.1	30.1	21.4	19.5	67.8	30.9	23.0	13.2	0.7	0.2			
意識しており、さらに高まった	(441)	58.0	52.2	44.2	34.2	25.9	20.6	16.6	50.3	36.5	31.1	21.8	20.0	69.4	32.4	24.0	12.2	0.7	0.2			
どちらとも言えなかったが高まった	(101)	54.5	41.6	38.6	31.7	22.8	14.9	17.8	37.6	31.7	29.7	16.8	19.8	60.4	28.7	19.8	16.8	0.0	0.0			
意識していなかったが高まった	(27)	59.3	40.7	33.3	14.8	11.1	11.1	18.5	48.1	25.9	14.8	33.3	11.1	70.4	14.8	18.5	14.8	3.7	0.0			

表 「夜間はライトを点灯」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素、その他の回答内容

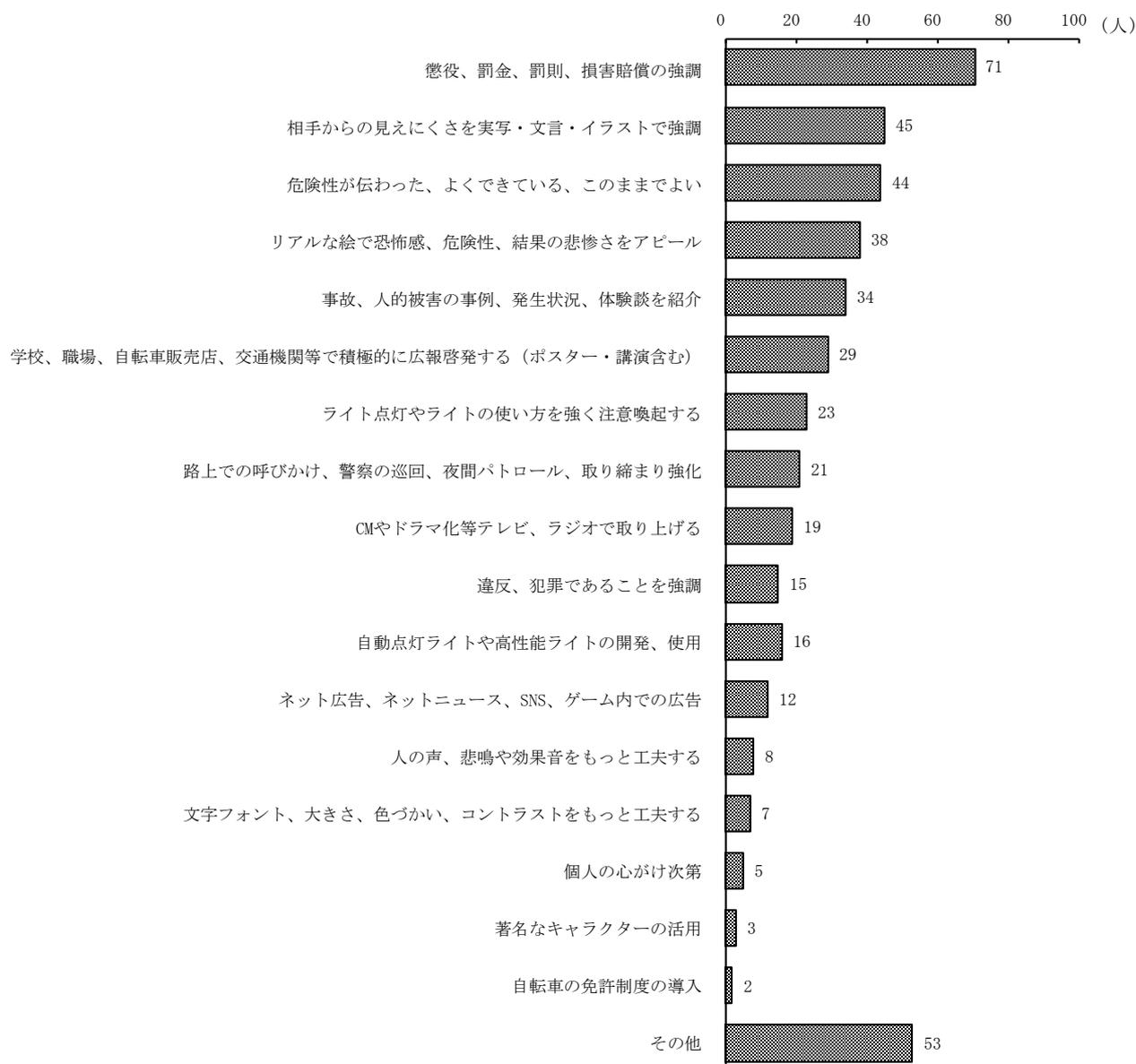
性別	年齢別	調査種別	回答内容
男性	30代	インターネット	守っている。
男性	65歳以上	インターネット	地方都市と東京都内では、夜間の環境が全く異なり、危険と安全の尺度が違うので、同じ方法で括るのは間違いだ。
男性	65歳以上	インターネット	罰金徴収。
女性	65歳以上	インターネット	子供だけでなく高齢者が多い。とても危険だ。

ウ 「夜間はライトを点灯」を効果的にアピールする方法（自由回答）

- 「夜間はライトを点灯」を効果的にアピールする方法としては、「懲役、罰金、罰則、損害賠償の強調」と回答した者が 71 人と最も多い。次いで、「相手からの見えにくさを実写・文言・イラストで強調」との回答者が 45 人、「危険性が伝わった、よくできている、このままでよい」との回答者が 44 人であった。
- 「相手からの見えにくさを実写・文言・イラストで強調」の具体的内容をみると、「ライトをつけた時とつけていない時の対向車からの見え方を載せて比較できるようにする」、「もっと画面を暗くした方がよい」などの回答がみられた。
- 「危険性が伝わった、よくできている、このままでよい」では、「車と衝突して倒れている描写は、すごく現実味があって、気をつけようという気になった」などの回答がみられた。

図 「夜間はライトを点灯」を効果的にアピールする方法

回答者数 424 人（「特になし」等を省いた、具体的な回答があった人数）



《自由回答の内容（上位項目/代表的な回答）》

【懲役、罰金、罰則、損害賠償の強調】

性別	年齢別	調査種別	回答内容
男性	10代	インターネット	懲罰内容をより詳しく書くべきだと思う。
男性	20代	インターネット	罰金を高くする。
男性	30代	インターネット	違反であり、罰則があることを大きく表示する。
男性	30代	アンケート	罰金をわかりやすく表示。
男性	40代	インターネット	懲罰の内容がわかりにくいので、もっとアピール。
男性	50～64歳	インターネット	無灯火の人は逮捕されるべき。
男性	65歳以上	インターネット	自賠責保険制度の導入。
男性	65歳以上	アンケート	罰金を科すこと。
女性	10代	インターネット	罰金についてももう少し強調してほしい。
女性	20代	インターネット	罰金をアピールするべき。
女性	30代	インターネット	最初に、罰金があることを強調する。
女性	30代	アンケート	自転車でも罰則があることの周知。
女性	40代	インターネット	5万円以下を大きくする。
女性	40代	アンケート	罰金の説明を大きくした方がよいと思う。
女性	50～64歳	インターネット	損害賠償額の平均額と最高額を示す。
女性	65歳以上	インターネット	初めに罰則の表示から始まった方が記憶に残る。

【相手からの見えにくさを実写・文言・イラストで強調】

性別	年齢別	調査種別	回答内容
男性	10代	インターネット	夜間の無灯火自転車、実際にどのように見えるかが表現されていると、なおよいと思う。
男性	20代	インターネット	夜の状況で、無灯火の自転車目線と車目線の両方の動画を撮ると臨場感があって伝わりやすいかもしれない。
男性	20代	アンケート	実験映像を流す。
男性	30代	インターネット	ライトを付ける映像を表示。
男性	50～64歳	インターネット	相手側からの視認しにくさをもっとアピールする。
女性	10代	インターネット	ライトをつけた時とつけていない時の対向車からの見え方を載せて比較できるようにする。
女性	20代	インターネット	車は自転車に気づかない～などの文言が目立つと、わかりやすいと思った。
女性	30代	インターネット	無点灯だと見えないと言いつつ、映像では割とはっきり見えているので、もっと画面を暗くした方がよい。
女性	30代	アンケート	点灯することで、どれくらい明るくなるのか比較したものを見せる。
女性	40代	インターネット	「気づかない・気づけない」をキャッチコピーにする。
女性	50～64歳	インターネット	実験的な映像、例えば、ライトがある時と、無灯火の時の見え方を、比較して見せるとよい。
女性	50～64歳	アンケート	車から見えないことを認識させることも必要。

【危険性が伝わった、よくできている、このままでよい】

性別	年齢別	調査種別	回答内容
男性	10代	インターネット	わかりやすかった。
男性	20代	インターネット	このままでよい。
男性	40代	インターネット	注意喚起になった。
男性	50～64歳	インターネット	十分に説明されていると思う。
男性	65歳以上	インターネット	これでよい。
女性	10代	インターネット	車と衝突して倒れている描写は、すごく現実味があって、気をつけようという気になった。今のままで十分だと思う。
女性	20代	インターネット	わかりやすくてよいと思う。夜はポスターが暗くて見えなそうに思う。
女性	30代	インターネット	わかりやすいイラストだ。
女性	40代	インターネット	とにかく怖い。
女性	40代	アンケート	よくわかるポスターだと思う。
女性	50～64歳	インターネット	十分理解できた。
女性	65歳以上	インターネット	安全のためにライトはつけるべきだと思う。

【リアルな絵で恐怖感、危険性、結果の悲惨さをアピール】

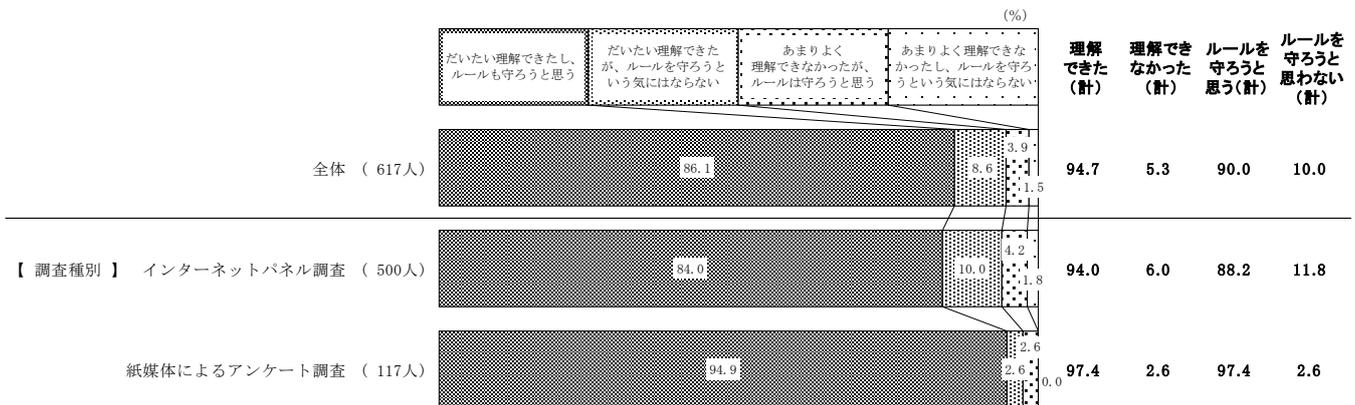
性別	年齢別	調査種別	回答内容
男性	10代	インターネット	無灯火は死にもつながることをアピールする。
男性	20代	インターネット	アニメーションに緊張感がない。もっと恐怖感を。
男性	30代	インターネット	絵が可愛いすぎるので、もう少し怖さを伝えた方がよいと思う。
男性	40代	インターネット	漫画のイラストだけでなく、恐怖を感じさせる実映像が効果的。
男性	50～64歳	インターネット	危険をアピールすること。
男性	65歳以上	インターネット	危険性をもっと広めたらよいと思う。
女性	10代	インターネット	絵をリアルに書く。
女性	20代	インターネット	事故を起こした後、家族が悲しむ描写を入れる。
女性	20代	インターネット	ライトがないと、どれだけ危険かを事例をもとに伝える。
女性	30代	インターネット	無灯火自転車に出会った時、あなたは怖くないのか？というスタンスで問いかけてみる。
女性	40代	インターネット	暗い中では、本当に間近に接近するまで気づかないことの恐怖を、全面に出すとよいと思う。
女性	50～64歳	インターネット	事故に遭うと、自分自身も困る事をアピールしてもよいと思う。
女性	65歳以上	インターネット	夜間の点灯をしなければ、とても危険で罰則もある事を大いにアピールすべきだと思う。

(5) 「車道が原則、左側を通行」動画・ポスター

ア 理解度とルール遵守意向

- 「車道が原則、左側を通行」をテーマとした動画・ポスターについては、「だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う」が 86.1%で最も高く、インターネットパネル調査で 84.0%、紙媒体によるアンケート調査で 94.9%であった。
- また、「理解できた(計)」は、全体の 94.7%を占める。
- さらに、「ルールを守ろうと思う(計)」は、全体の 90.0%を占める。

図 「車道が原則、左側を通行」動画・ポスターの理解度とルール遵守意向



- 「だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う」は、性年齢別、自転車の利用頻度別のいずれにおいても70%以上と高くなっている。また、自転車交通ルール・安全利用意識別では、「どちらかと言えば意識していない」と回答した者が59.4%にとどまったが、「どちらかと言えば意識している」と回答した者では89.5%、「どちらとも言えない」でも78.7%と高くなっている。
- 一方、女性20代では、「あまりよく理解できなかったし、ルールを守ろうという気にはならない」、「理解できなかった(計)」、「ルールを守ろうと思わない(計)」が、全体値より10ポイント以上高い数値となっている。
- 女性50～64歳では、「だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う」が98.2%と高くなっている。

表 属性別にみた「車道が原則、左側を通行」動画・ポスターの理解度とルール遵守意向(総数は実数、その他は%)

※ 全体値より10ポイント以上高い数値を灰色で着色。

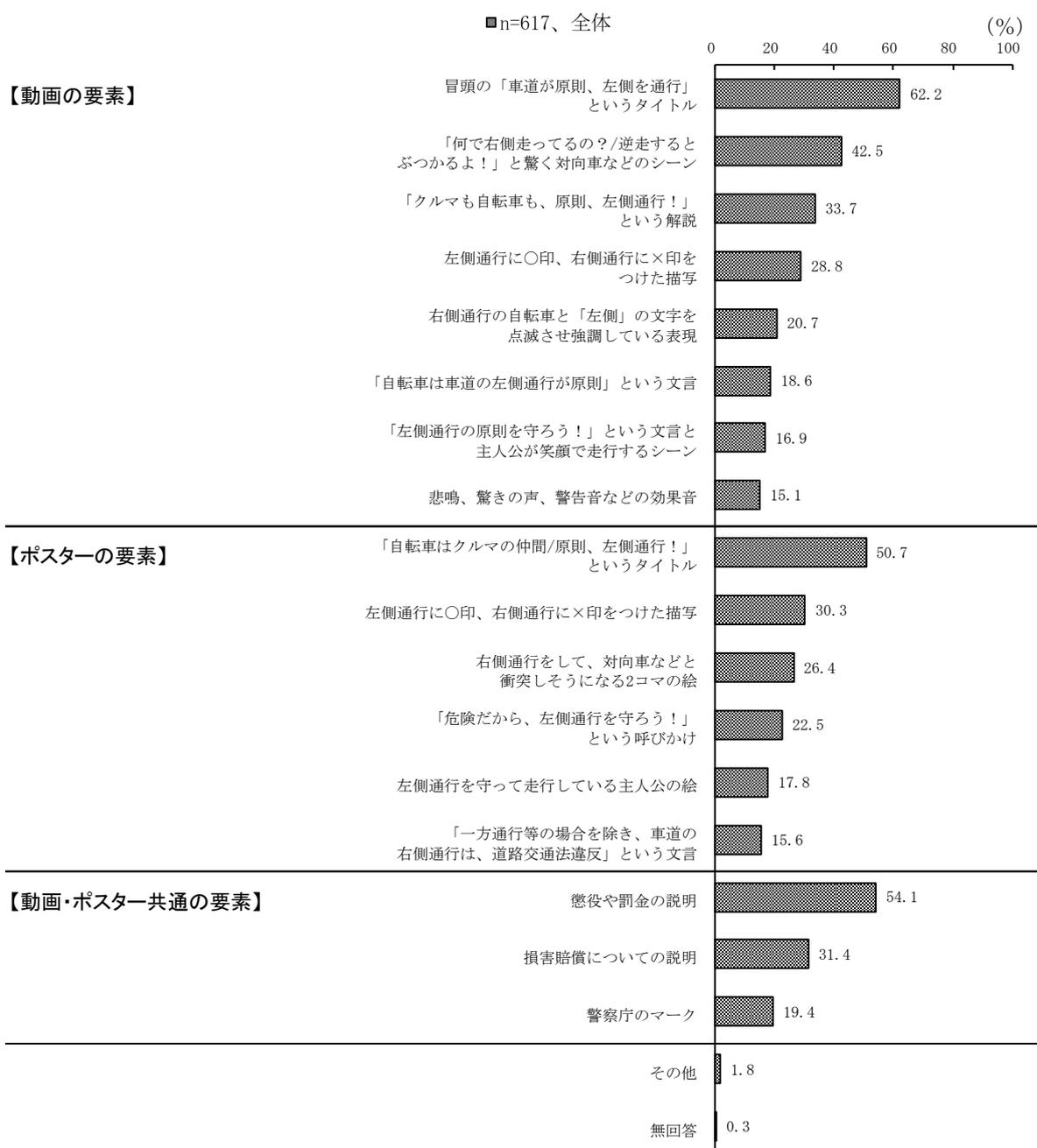
	総数	だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う	だいたい理解できたが、ルールを守ろうという気にはならない	あまりよく理解できなかったが、ルールを守ろうと思う	あまりよく理解できなかったし、ルールを守ろうという気にはならない	理解できた(計)	理解できなかった(計)	ルールを守ろうと思う(計)	ルールを守ろうと思わない(計)
全 体	(617)	86.1	8.6	3.9	1.5	94.7	5.3	90.0	10.0
< 性年齢別 >									
男性(計)	(314)	83.8	9.9	5.7	0.6	93.6	6.4	89.5	10.5
10代	(42)	78.6	16.7	4.8	0.0	95.2	4.8	83.3	16.7
20代	(58)	79.3	6.9	12.1	1.7	86.2	13.8	91.4	8.6
30代	(56)	80.4	14.3	3.6	1.8	94.6	5.4	83.9	16.1
40代	(58)	84.5	8.6	6.9	0.0	93.1	6.9	91.4	8.6
50～64歳	(55)	87.3	10.9	1.8	0.0	98.2	1.8	89.1	10.9
65歳以上	(45)	93.3	2.2	4.4	0.0	95.6	4.4	97.8	2.2
女性(計)	(303)	88.4	7.3	2.0	2.3	95.7	4.3	90.4	9.6
10代	(42)	85.7	14.3	0.0	0.0	100.0	0.0	85.7	14.3
20代	(55)	74.5	9.1	3.6	12.7	83.6	16.4	78.2	21.8
30代	(53)	86.8	7.5	5.7	0.0	94.3	5.7	92.5	7.5
40代	(54)	90.7	7.4	1.9	0.0	98.1	1.9	92.6	7.4
50～64歳	(57)	98.2	1.8	0.0	0.0	100.0	0.0	98.2	1.8
65歳以上	(42)	95.2	4.8	0.0	0.0	100.0	0.0	95.2	4.8
< 自転車の利用頻度別 >									
ほとんど毎日	(180)	85.0	8.3	2.8	3.9	93.3	6.7	87.8	12.2
週に3～4回	(119)	87.4	7.6	5.0	0.0	95.0	5.0	92.4	7.6
週に1～2回	(183)	83.1	11.5	4.4	1.1	94.5	5.5	87.4	12.6
月に1～2回	(135)	90.4	5.9	3.7	0.0	96.3	3.7	94.1	5.9
< 自転車交通ルール・安全利用意識別 >									
どちらかと言えば意識している	(477)	89.5	7.1	2.1	1.3	96.6	3.4	91.6	8.4
どちらとも言えない	(108)	78.7	13.0	7.4	0.9	91.7	8.3	86.1	13.9
どちらかと言えば意識していない	(32)	59.4	15.6	18.8	6.3	75.0	25.0	78.1	21.9

イ 共感した内容、危険性を実感した要素

(7) 全体

- 「車道が原則、左側を通行」をテーマとした動画・ポスターの共感した内容、危険性を実感した要素については、動画の要素では「冒頭の「車道が原則、左側を通行」というタイトル」が62.6%で最も高く、次いで、「なんで右側は知ってるの？/逆走するとぶつかるよ！」と驚く対向車などのシーン」が42.5%であった。また、ポスターの要素では「自転車はクルマの仲間/原則、左側通行！」というタイトル」が50.7%で最も高くなっている。
- 動画・ポスター共通の要素では、「懲役や罰金の説明」が54.1%で最も高くなっている。

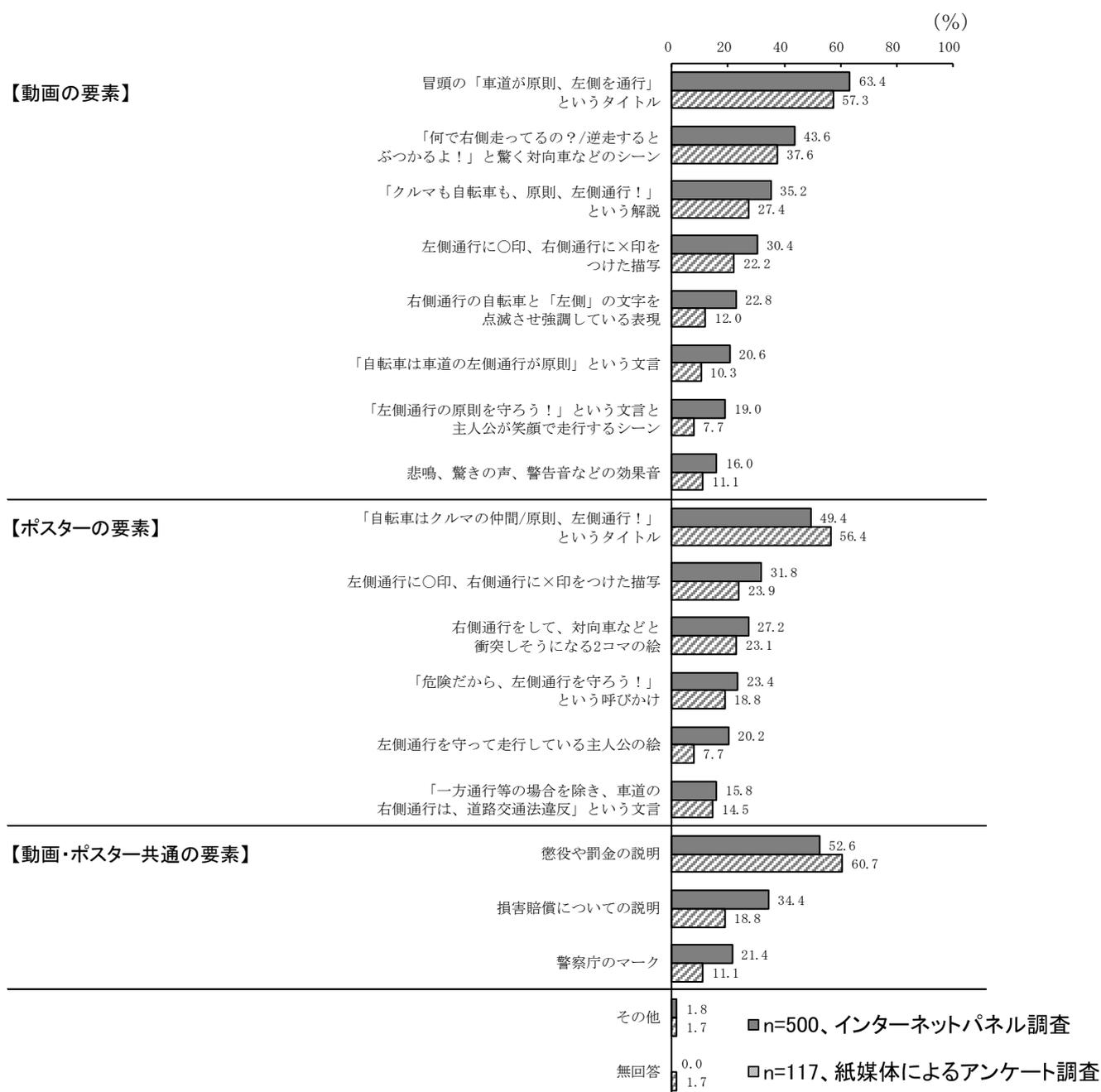
図 「車道が原則、左側を通行」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素(全体)



(イ) 調査種別

- 調査種別でみると、動画の要素では、いずれの調査においても「冒頭の「車道が原則、左側を通行」というタイトル」が、60%以上と最も高くなっている。
ポスターの要素では、いずれの調査においても「「自転車はクルマの仲間/原則、左側通行！」というタイトル」の数値が最も高くなっている。
- 動画・ポスター共通の要素では、いずれの調査においても「懲役や罰金の説明」が、50%以上で最も高くなっている。

図 「車道が原則、左側を通行」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素(調査種別)



- 若年層では、男性 10 代で、動画の要素の「何で右側走ってるの？/逆走するとぶつかるよ！」と驚く対向車などのシーン」、「右側通行の自転車と「左側」の文字を点滅させ強調している表現」、ポスターの要素の「左側通行を守って走行している主人公の絵」、動画・ポスター共通の要素の「損害賠償についての説明」、「警察庁のマーク」の数値が高い。
- 中年層では、女性 30 代で、動画の要素の「何で右側走ってるの？/逆走するとぶつかるよ！」と驚く対向車などのシーン」の数値が高い。
- 高齢層では、女性 50 歳以上で、動画の要素の「冒頭の「車道が原則、左側を通行」というタイトル」、ポスターの要素の「自転車はクルマの仲間/原則、左側通行！」というタイトル」の数値が高く、女性 65 歳以上に絞ってみると、この2項目の数値は全体値を 20 ポイント以上上回っている。また、女性 65 歳以上で、動画の要素の「自転車は車道の左側通行が原則」という文言」、ポスターの要素の「右側通行をして、対向車などと衝突しそうになる 2 コマの絵」の数値も高い。
- また、自転車交通ルール・安全利用意識の変化別の「意識が高まった(計)」のうち「意識していなかったが高まった」と回答した者は、ポスターの要素の「一方通行等の場合を除き、車道の右側通行は、道路交通法違反」という文言」の数値が高くなっている。

表 属性別にみた「車道が原則、左側を通行」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素
(総数は実数、その他は%)

※ 全体値より 10 ポイント以上高い数値を灰色で着色。

	総数	動画の要素								ポスターの要素						動画・ポスター共通の要素			その他	無回答
		冒頭の「車道が原則、左側を通行」という文言のシーン	「何で右側走ってるの？/逆走するとぶつかるよ！」と驚く対向車などのシーン	「左側通行の自転車」という文言のシーン																
全体	(617)	62.2	42.5	33.7	28.8	20.7	18.6	16.9	15.1	50.7	30.3	26.4	22.5	17.8	15.6	54.1	31.4	19.4	1.8	0.3
< 性年齢別 >																				
男性(計)	(314)	60.8	42.0	34.7	29.0	19.7	16.2	17.5	15.0	51.0	31.5	26.1	20.4	18.5	16.2	54.5	33.1	20.1	2.2	0.3
10代	(42)	57.1	61.9	35.7	33.3	31.0	19.0	26.2	14.3	38.1	33.3	28.6	28.6	28.6	16.7	61.9	47.6	31.0	0.0	0.0
20代	(58)	55.2	48.3	37.9	25.9	19.0	17.2	19.0	19.0	46.6	34.5	27.6	15.5	27.6	20.7	43.1	31.0	20.7	3.4	0.0
30代	(56)	58.9	35.7	42.9	32.1	23.2	10.7	16.1	12.5	44.6	33.9	19.6	14.3	14.3	16.1	46.4	28.6	14.3	1.8	0.0
40代	(58)	65.5	37.9	32.8	27.6	17.2	15.5	15.5	17.2	55.2	31.0	34.5	24.1	17.2	17.2	60.3	39.7	15.5	0.0	0.0
50~64歳	(55)	60.0	36.4	21.8	30.9	18.2	18.2	12.7	14.5	58.2	29.1	20.0	23.6	12.7	12.7	56.4	23.6	23.6	3.6	1.8
65歳以上	(45)	68.9	35.6	37.8	24.4	11.1	17.8	17.8	11.1	62.2	26.7	26.7	17.8	11.1	13.3	62.2	31.1	17.8	4.4	0.0
女性(計)	(303)	63.7	42.9	32.7	28.7	21.8	21.1	16.2	15.2	50.5	29.0	26.7	24.8	17.2	14.9	53.8	29.7	18.8	1.3	0.3
10代	(42)	54.8	47.6	21.4	23.8	14.3	14.3	4.8	14.3	33.3	31.0	28.6	14.3	9.5	9.5	47.6	40.5	28.6	0.0	0.0
20代	(55)	47.3	30.9	25.5	23.6	25.5	9.1	5.5	14.5	32.7	20.0	14.5	12.7	18.2	10.9	43.6	23.6	16.4	0.0	0.0
30代	(53)	52.8	54.7	28.3	32.1	18.9	22.6	20.8	15.1	43.4	26.4	28.3	26.4	18.9	17.0	47.2	18.9	24.5	3.8	0.0
40代	(54)	64.8	37.0	33.3	24.1	22.2	18.5	20.4	7.4	53.7	27.8	14.8	31.5	14.8	9.3	50.0	25.9	11.1	0.0	1.9
50~64歳	(57)	78.9	42.1	47.4	36.8	21.1	26.3	21.1	14.0	66.7	36.8	35.1	29.8	12.3	19.3	66.7	33.3	8.8	0.0	0.0
65歳以上	(42)	85.7	47.6	38.1	31.0	28.6	38.1	23.8	28.6	73.8	33.3	42.9	33.3	31.0	23.8	69.0	40.5	28.6	4.8	0.0
< 自転車の利用頻度別 >																				
ほとんど毎日	(180)	59.4	38.9	31.7	28.3	20.0	18.9	17.2	10.6	52.2	26.7	27.8	20.6	18.3	15.0	51.7	35.0	20.6	0.6	0.6
週に3~4回	(119)	62.2	46.2	28.6	27.7	21.0	17.6	23.5	20.2	47.1	31.9	27.7	20.2	19.3	14.3	52.1	28.6	16.8	0.8	0.0
週に1~2回	(183)	66.1	43.2	39.9	30.1	21.3	19.7	16.4	16.4	51.4	37.2	25.7	26.2	19.1	15.3	55.2	32.8	20.8	3.3	0.0
月に1~2回	(135)	60.7	43.0	32.6	28.9	20.7	17.8	11.1	14.8	51.1	24.4	24.4	22.2	14.1	17.8	57.8	27.4	18.5	2.2	0.7
< 自転車交通ルール・安全利用意識別 >																				
どちらかと言えば意識している	(477)	65.0	44.7	35.8	30.0	20.5	19.9	17.8	14.5	53.5	30.8	26.8	22.9	18.2	15.9	56.0	32.3	18.7	1.7	0.2
どちらとも言えない	(108)	55.6	38.9	26.9	25.0	22.2	14.8	13.9	18.5	40.7	30.6	26.9	22.2	16.7	11.1	46.3	28.7	23.1	1.9	0.9
どちらかと言えば意識していない	(32)	43.8	21.9	25.0	25.0	18.8	12.5	12.5	12.5	43.8	21.9	18.8	18.8	15.6	25.0	53.1	28.1	18.8	3.1	0.0
< 自転車交通ルール・安全利用意識の変化別 >																				
意識が高まった	(366)	69.4	48.1	37.4	33.3	23.8	21.6	19.9	17.8	56.0	33.3	32.5	24.9	18.9	17.5	60.9	33.9	20.8	1.9	0.3
意識がある程度は高まった	(203)	50.7	37.9	31.0	22.7	17.7	15.3	13.3	13.3	43.8	27.6	19.7	22.2	15.8	13.3	46.8	30.0	16.3	1.0	0.5
意識はあまり変わらない	(47)	55.3	19.1	17.0	21.3	10.6	10.6	8.5	2.1	40.4	19.1	8.5	6.4	19.1	10.6	34.0	19.1	23.4	4.3	0.0
意識が高まった(計)	(569)	62.7	44.5	35.1	29.5	21.6	19.3	17.6	16.2	51.7	31.3	27.9	23.9	17.8	16.0	55.9	32.5	19.2	1.6	0.4
意識しており、さらに高まった	(441)	65.5	46.5	37.0	30.2	21.5	20.6	18.8	15.6	54.4	31.3	28.3	24.0	18.4	16.3	57.6	33.6	18.1	1.6	0.2
どちらとも言えなかったが高まった	(101)	55.4	40.6	28.7	26.7	21.8	15.8	13.9	18.8	41.6	32.7	27.7	23.8	16.8	11.9	47.5	29.7	23.8	1.0	1.0
意識していなかったが高まった	(27)	44.4	25.9	29.6	29.6	22.2	11.1	11.1	14.8	44.4	25.9	22.2	22.2	11.1	25.9	59.3	25.9	18.5	3.7	0.0

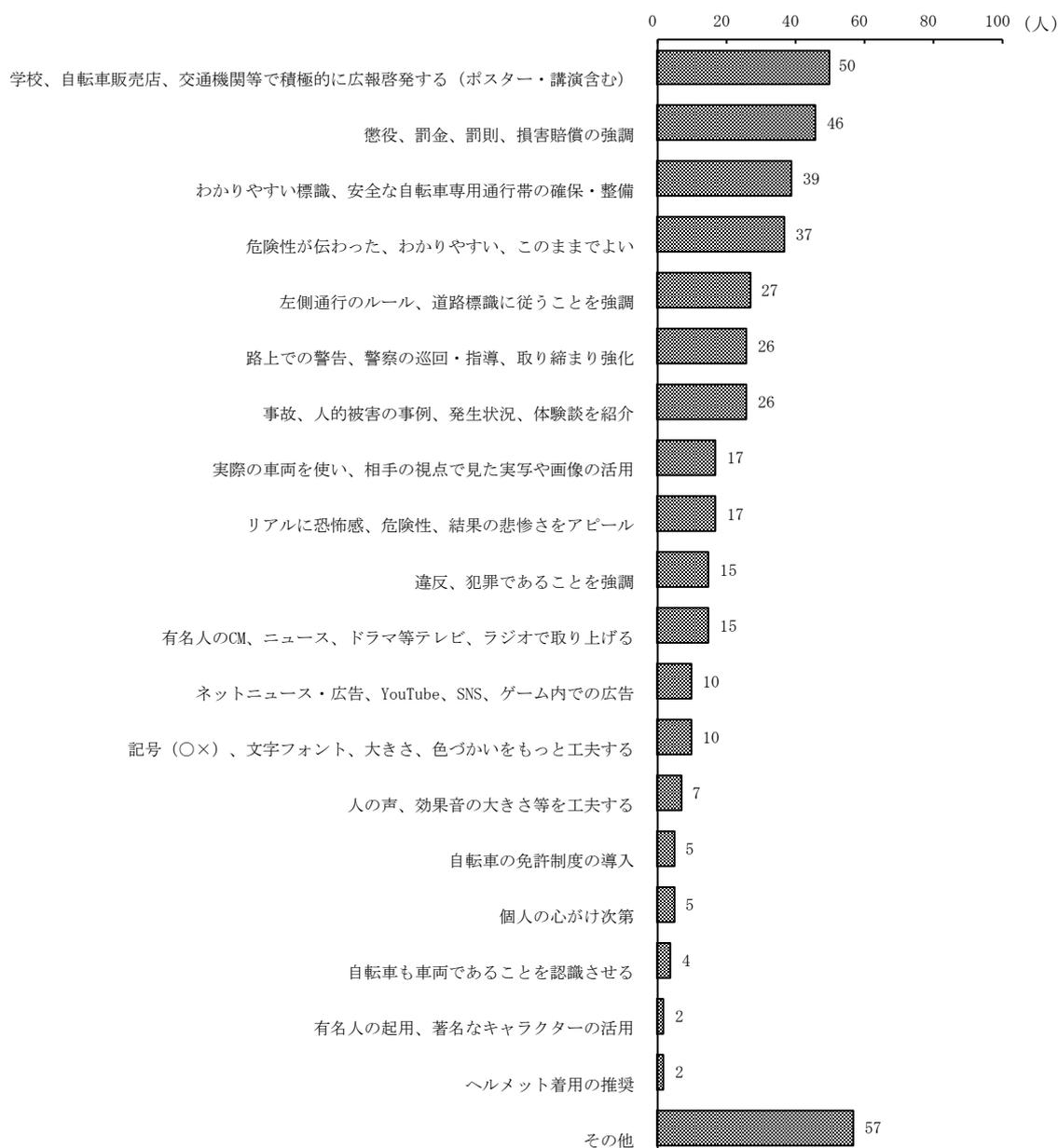
表 「車道が原則、左側を通行」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素、その他の回答内容

性別	年齢別	調査種別	回答内容
男性	20代	インターネット	自転車が左側を走るとは、原則として定まっています、それを破ることは法律違反だと詳しく指摘する。
男性	20代	アンケート	“道路交通法違反”の文言。
男性	30代	インターネット	守っている。
男性	65歳以上	インターネット	反省している。
女性	30代	インターネット	危険性を訴える。
女性	65歳以上	インターネット	ヘルメット着用。
女性	65歳以上	インターネット	もっとPRして欲しい。

ウ 「車道が原則、左側を通行」を効果的にアピールする方法（自由回答）

- 「車道が原則、左側を通行」を効果的にアピールする方法としては「学校、自転車販売店、交通機関等で積極的に広報啓発する(ポスター・講演含む)」と回答した者が 50 人で最も多い。次いで、「懲役、罰金、罰則、損害賠償の強調」との回答者が 46 人、「わかりやすい標識、安全な自転車専用通行帯の確保・整備」との回答者が 39 人、「危険性が伝わった、わかりやすい、このままでよい」との回答者が 37 人であった。
- 「学校、自転車販売店、交通機関等で積極的に広報啓発する(ポスター・講演含む)」の具体的内容をみると、「自転車販売店にパンフレットを配布して、周知活動に協力してもらう」、「若者に対する交通指導をお願いしたい、小さい頃に教えられたことは覚えているものだ」などの回答がみられた。
- 「わかりやすい標識、安全な自転車専用通行帯の確保・整備」の具体的内容をみると、「道路表面に「自転車は左側通行」と目立つように表示する」、「自転車用の道路を整備すべき」などの回答がみられた。
- 「危険性が伝わった、わかりやすい、このままでよい」の具体的回答をみると、「○×表示がわかりやすい」などの回答がみられた。

図 「車道が原則、左側を通行」を効果的にアピールする方法
回答者数 394 人（「特になし」等を省いた、具体的な回答があった人数）



《自由回答の内容（上位項目/代表的な回答）》

【学校、自転車販売店、交通機関等で積極的に広報啓発する（ポスター・講演含む）】

性別	年齢別	調査種別	回答内容
男性	10代	インターネット	教育機関で宣伝する。
男性	20代	インターネット	メディアなどで広い世代に認知させる。
男性	20代	アンケート	広報を強化する。
男性	30代	インターネット	自転車購入時に説明する。
男性	40代	インターネット	電車内の電子ディスプレイ広告等を使う。
男性	40代	アンケート	自転車の販売時に説明する。
男性	50～64歳	インターネット	実際に検挙していくことと、ヘルメット着用義務化で抑制できると思う。自転車販売店にパンフレットを配布して、周知活動に協力してもらうことも必要。
男性	65歳以上	インターネット	若者に対する交通指導をお願いしたい。小さい頃に教えられたことは覚えているものだ。
男性	65歳以上	アンケート	学校で教えるべき。
女性	10代	インターネット	自転車の講習会を開く。
女性	20代	インターネット	街中にポスターを貼る。
女性	20代	アンケート	地域のポスターやQRコードで告知。
女性	30代	インターネット	全ての道で左側通行は難しいかもしれないが、自転車は車の仲間という認識があまりないようなので、目につきやすいところにポスターなどがあれば伝わるかもしれない。
女性	40代	インターネット	電柱にポスターを貼る。
女性	50～64歳	インターネット	ポスターや動画だけでなく、交通教室など、実践講座を開催した方が浸透すると思う。
女性	50～64歳	アンケート	自転車の購入時に認識を深めてもらう。
女性	65歳以上	インターネット	駐輪場での告知。

【懲役、罰金、罰則、損害賠償の強調】

性別	年齢別	調査種別	回答内容
男性	10代	インターネット	違反した際の罰を強調するのがよいと思う。
男性	20代	インターネット	罰則を目立つようにする。
男性	30代	インターネット	罰金を高くする。
男性	40代	インターネット	罰則を強化し、具体的にどのような罪になるかをしっかりと示す。
男性	50～64歳	インターネット	ルール違反は罰金を徴収するべき。
男性	50～64歳	アンケート	罰則の重さをもっとアピールする。
男性	65歳以上	インターネット	小学生・中学生の頃から継続して研修を行い、尚且つ違反した場合は、車やバイクと同様な罰則・罰金を科す。
女性	10代	インターネット	罰則があることを強調すればよいと思う。
女性	20代	インターネット	罰金を強くアピールする。
女性	30代	インターネット	罰金がどのくらいかかるのかを表示する。
女性	40代	インターネット	罰則規定があることを大きく書いた方がよい。ポスターの○×の記号はわかりづらい。
女性	50～64歳	インターネット	逆走は罰金。
女性	65歳以上	インターネット	罰金の金額を増やす。

【わかりやすい標識、安全な自転車専用通行帯の確保・整備】

性別	年齢別	調査種別	回答内容
男性	10代	インターネット	道路上に指示をはっきり示す。
男性	20代	アンケート	道路表面に「自転車は左側通行」と目立つように表示する。
男性	30代	インターネット	標識のようなものがほしい。
男性	40代	インターネット	自転車道路の拡張。
男性	50～64歳	インターネット	啓発活動と並行して、もっと道路上で自転車は左側通行ということを、わかりやすく表示した方がよい。
男性	65歳以上	インターネット	自転車通行帯の整備を進める。
女性	10代	インターネット	道路に文字で示す。
女性	20代	インターネット	この事については、わかっている人も多いと思うが、車の路上駐車が多い事が問題。
女性	30代	インターネット	そもそも自転車用の道路を整備すべき。
女性	30代	アンケート	海外のように標識などをわかりやすくしてもらいたい。
女性	40代	インターネット	まずは自転車が走りやすい道路を整備する。そして小学生など子供世代から教育を徹底する。
女性	40代	アンケート	自転車専用道路を増やす。
女性	50～64歳	インターネット	道路に印をつける。
女性	65歳以上	インターネット	自転車マークを増やす。そこでは車の駐車禁止を徹底する。

【危険性が伝わった、わかりやすい、このままでよい】

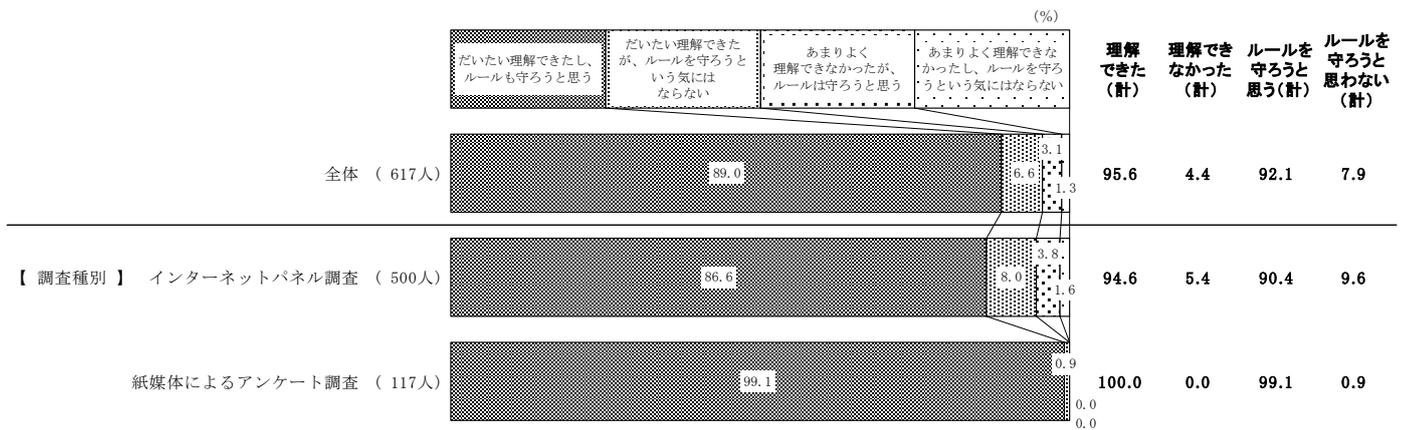
性別	年齢別	調査種別	回答内容
男性	10代	インターネット	このままでよいと思う。
男性	20代	インターネット	わかりやすいが、もう少し脅し文句っぽくして心に訴えかける感じにすれば抑止につながるのではないかと思う。
男性	30代	インターネット	危険性がわかった。
男性	40代	インターネット	だいたいわかる。
男性	50～64歳	インターネット	このままで、内容はよく伝わっていると思う。
男性	65歳以上	インターネット	これで十分。
女性	10代	インターネット	ちょっとした間違いで、大きな事故につながってしまうと感じた。よく自転車で右側通行をしている人がいるので、安全の為に声をかけたいと思う。
女性	20代	インターネット	決められていることを知らなかった。
女性	30代	インターネット	十分わかると思う。
女性	40代	インターネット	○×表示がわかりやすい。
女性	50～64歳	インターネット	とてもわかりやすい映像だ。
女性	65歳以上	インターネット	自転車走行時は、車道の左側通行の原則を守り、ヘルメット着用にも心がけ、これからは気を付けて走行する。

(6) 「飲酒運転は禁止」動画・ポスター

ア 理解度とルール遵守意向

- 「飲酒運転は禁止」をテーマとした動画・ポスターについては、「だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う」が89.0%で最も高く、インターネットパネル調査で86.6%、紙媒体によるアンケート調査で99.1%であった。
- また、「理解できた(計)」は95.6%を占める。
- さらに、「ルールを守ろうと思う(計)」は、全体の92.1%を占める。

図 「飲酒運転は禁止」動画・ポスターの理解度とルール遵守意向:単位 %



- 「だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う」は、性年齢別、自転車の利用頻度別、自転車交通ルール・安全利用意識別のいずれにおいても70%以上と高くなっている。
- 一方、女性20代で、「あまりよく理解できなかつたし、ルールを守ろうという気にはならない」の数値が高いほか、「理解できなかつた(計)」、「ルールを守ろうと思わない(計)」の数値も高くなっている。
- また、自転車交通ルール・安全利用意識別の「どちらかと言えば意識していない」と回答した者も、「理解できなかつた(計)」、「ルールを守ろうと思わない(計)」の数値が高くなっている。

表 属性別にみた「飲酒運転は禁止」動画・ポスターの理解度とルール遵守意向(総数は実数、その他は%)

※ 全体値より10ポイント以上高い数値を灰色で着色。

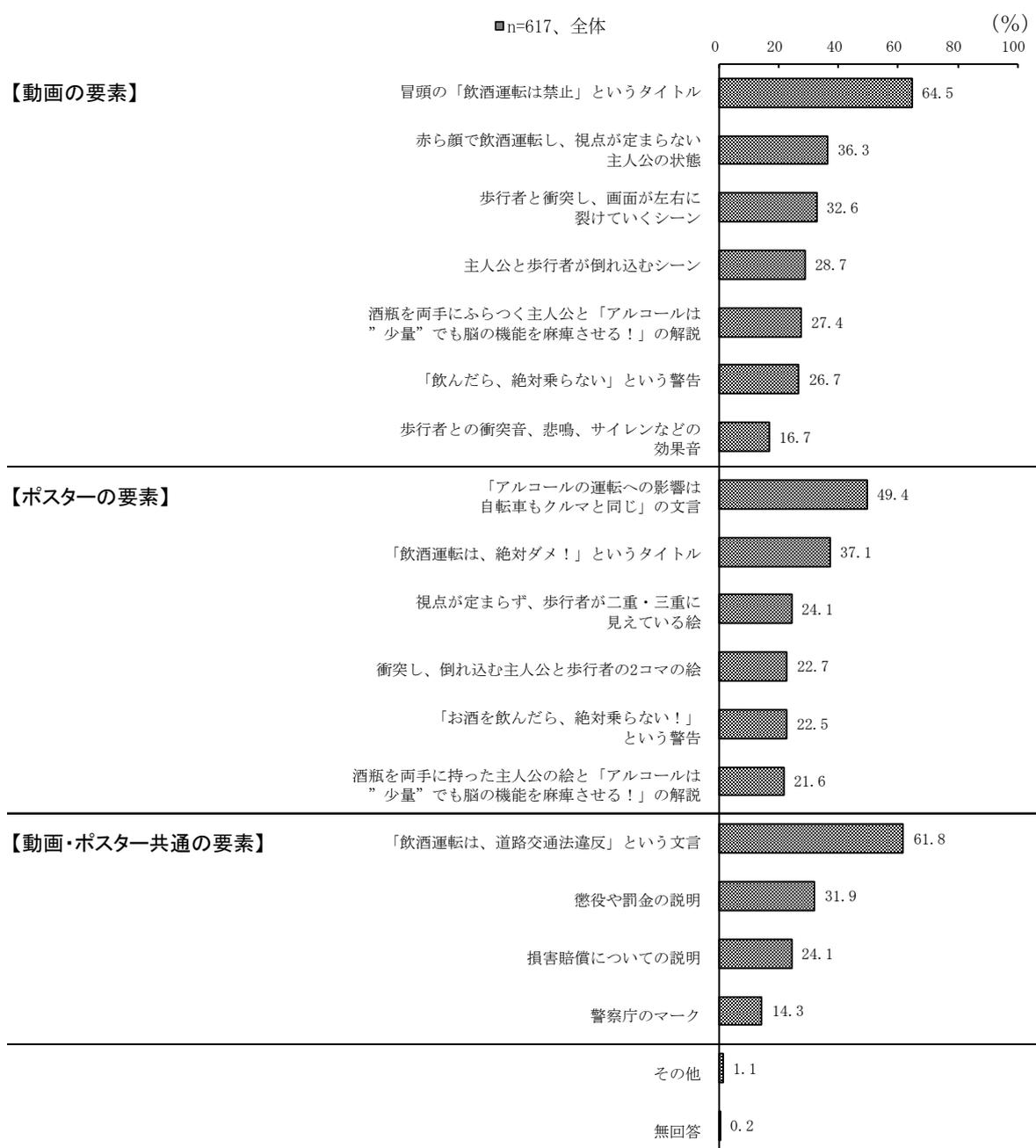
	総数	だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う	だいたい理解できたが、ルールを守ろうという気にはならない	あまりよく理解できなかったが、ルールを守ろうと思う	あまりよく理解できなかったし、ルールを守ろうという気にはならない	理解できた(計)	理解できなかった(計)	ルールを守ろうと思う(計)	ルールを守ろうと思わない(計)
全 体	(617)	89.0	6.6	3.1	1.3	95.6	4.4	92.1	7.9
< 性年齢別 >									
男性(計)	(314)	87.3	8.3	4.1	0.3	95.5	4.5	91.4	8.6
10代	(42)	85.7	11.9	2.4	0.0	97.6	2.4	88.1	11.9
20代	(58)	86.2	6.9	5.2	1.7	93.1	6.9	91.4	8.6
30代	(56)	85.7	8.9	5.4	0.0	94.6	5.4	91.1	8.9
40代	(58)	82.8	10.3	6.9	0.0	93.1	6.9	89.7	10.3
50~64歳	(55)	89.1	7.3	3.6	0.0	96.4	3.6	92.7	7.3
65歳以上	(45)	95.6	4.4	0.0	0.0	100.0	0.0	95.6	4.4
女性(計)	(303)	90.8	5.0	2.0	2.3	95.7	4.3	92.7	7.3
10代	(42)	88.1	11.9	0.0	0.0	100.0	0.0	88.1	11.9
20代	(55)	74.5	10.9	1.8	12.7	85.5	14.5	76.4	23.6
30代	(53)	90.6	3.8	5.7	0.0	94.3	5.7	96.2	3.8
40代	(54)	96.3	1.9	1.9	0.0	98.1	1.9	98.1	1.9
50~64歳	(57)	98.2	0.0	1.8	0.0	98.2	1.8	100.0	0.0
65歳以上	(42)	97.6	2.4	0.0	0.0	100.0	0.0	97.6	2.4
< 自転車の利用頻度別 >									
ほとんど毎日	(180)	87.8	6.1	2.2	3.9	93.9	6.1	90.0	10.0
週に3~4回	(119)	87.4	8.4	4.2	0.0	95.8	4.2	91.6	8.4
週に1~2回	(183)	87.4	8.2	3.8	0.5	95.6	4.4	91.3	8.7
月に1~2回	(135)	94.1	3.7	2.2	0.0	97.8	2.2	96.3	3.7
< 自転車交通ルール・安全利用意識別 >									
どちらかと言えば意識している	(477)	92.2	5.0	1.5	1.3	97.3	2.7	93.7	6.3
どちらとも言えない	(108)	79.6	12.0	8.3	0.0	91.7	8.3	88.0	12.0
どちらかと言えば意識していない	(32)	71.9	12.5	9.4	6.3	84.4	15.6	81.3	18.8

イ 共感した内容、危険性を実感した要素

(7) 全体

- 「飲酒運転は禁止」をテーマとした動画・ポスターの共感した内容、危険性を実感した要素については、動画の要素では「冒頭の「飲酒運転は禁止」というタイトル」が64.5%で最も高くなっている。
また、ポスターの要素では「「アルコールの運転への影響は自転車もクルマと同じ」の文言」が49.4%で最も高くなっている。
- 動画・ポスター共通の要素では「「飲酒運転は、道路交通法違反」という文言」が61.8%で最も高くなっている。

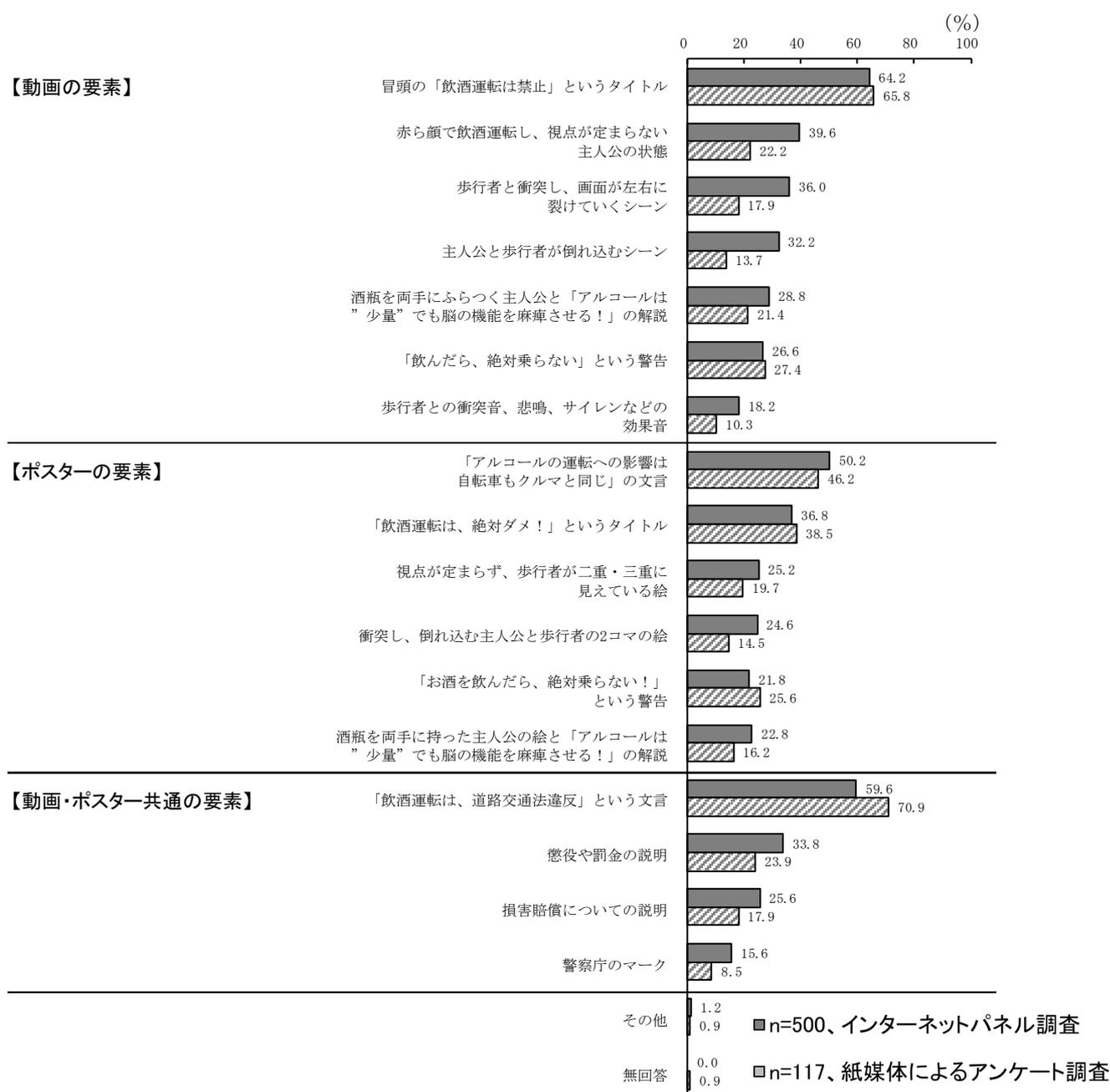
図 「飲酒運転は禁止」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素(全体)



(イ) 調査種別

- 調査種別でみると、動画の要素では、いずれの調査においても「冒頭の「飲酒運転は禁止」というタイトル」が60%以上で最も高くなっている。
- ポスターの要素では、いずれの調査の調査においても「アルコールの運転への影響は自転車もクルマと同じ」の文言が60%以上と最も高く、次いで「飲酒運転は、絶対ダメ！」というタイトルが30%以上と高くなっている。
- 動画・ポスター共通の要素では、いずれの調査においても「飲酒運転は、道路交通法違反」という文言」の数値が最も高く、紙媒体によるアンケート調査では70.9%と高くなっている。

図 「飲酒運転は禁止」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素(調査種別)



- 若年層では、男性 10 代で、全 17 項目中、9 項目で全体値より 10 ポイント以上数値が高く、特に、動画の要素の「赤ら顔で飲酒運転し、視点が定まらない主人公の状態」、ポスターの要素の「衝突し、倒れ込む主人公と歩行者の2コマの絵」、動画・ポスター共通の要素の「損害賠償についての説明」で、全体値を 15 ポイント以上上回っている。
- 中年年齢層では、女性 30 代で、動画の要素の「主人公と歩行者が倒れ込むシーン」、「「飲んだら、絶対乗らない」という警告」の数値が高い。
- 高齢年齢層では、女性 65 歳以上で、全 17 項目中、10 項目で全体値より 10 ポイント以上高い数値となっている。また、ポスターの要素の「「アルコールの運転への影響は自転車もクルマと同じ」の文言」、動画・ポスター共通の要素の「「飲酒運転は、道路交通法違反」という文言」については、男女ともに 65 歳以上で、全体値より 15 ポイント以上高い数値となっている。

表 属性別にみた「飲酒運転は禁止」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素
(総数は実数、その他は%)

※ 全体値より 10 ポイント以上高い数値を灰色で着色。

	総数	動画の要素							ポスターの要素							動画・ポスター共通の要素				その他	無回答
		冒頭の「飲酒運転は禁止」というタイトル	赤ら顔で飲酒運転する主人公の状態	右に裂けていくシーン	主人公と歩行者が倒れ込むシーン	主人公と歩行者が倒れ込むシーンの解像度の低さ	「飲んだら、絶対乗らない」という警告	サイレンなどの効果音	「アルコールの運転への影響は自転車もクルマと同じ」の文言	「飲酒運転は、絶対ダメ！」というタイトル	二重・三重に見えて歩行者の絵が	歩行者の2コマの絵	衝突し、倒れ込む主人公	「お酒を飲んだら、絶対乗らない！」という警告	「飲酒運転は、道路交通法違反」という文言	損害賠償についての説明	警察のマーク				
全 体	(617)	64.5	36.3	32.6	28.7	27.4	26.7	16.7	49.4	37.1	24.1	22.7	22.5	21.6	61.8	31.9	24.1	14.3	1.1	0.2	
< 性年齢別 >																					
男性(計)	(314)	65.0	36.6	32.5	28.7	23.6	22.3	16.2	49.0	37.9	25.5	24.5	18.8	20.7	57.6	34.1	25.2	14.0	1.9	0.3	
10 代	(42)	64.3	52.4	42.9	42.9	28.6	14.3	26.2	38.1	47.6	35.7	40.5	19.0	23.8	50.0	42.9	42.9	26.2	0.0	0.0	
20 代	(58)	56.9	37.9	31.0	25.9	24.1	25.9	13.8	46.6	36.2	20.7	31.0	20.7	25.9	51.7	25.9	24.1	13.8	0.0	0.0	
30 代	(56)	62.5	37.5	33.9	26.8	25.0	23.2	21.4	30.4	37.5	21.4	23.2	16.1	16.1	46.4	28.6	19.6	12.5	1.8	0.0	
40 代	(58)	62.1	41.4	31.0	31.0	29.3	25.9	17.2	58.6	39.7	32.8	22.4	20.7	25.9	60.3	41.4	24.1	12.1	0.0	0.0	
50~64歳	(55)	70.9	27.3	30.9	20.0	20.0	16.4	12.7	56.4	32.7	25.5	14.5	18.2	16.4	61.8	30.9	23.6	16.4	3.6	1.8	
65歳以上	(45)	75.6	24.4	26.7	28.9	13.3	26.7	6.7	64.4	35.6	17.8	17.8	17.8	15.6	77.8	37.8	20.0	4.4	6.7	0.0	
女性(計)	(303)	64.0	36.0	32.7	28.7	31.4	31.4	17.2	49.8	36.3	22.8	20.8	26.4	22.4	66.0	29.7	23.1	14.5	0.3	0.0	
10 代	(42)	54.8	31.0	33.3	33.3	33.3	21.4	26.2	40.5	33.3	19.0	21.4	31.0	26.2	69.0	23.8	26.2	19.0	0.0	0.0	
20 代	(55)	47.3	30.9	21.8	18.2	29.1	18.2	5.5	29.1	25.5	16.4	20.0	14.5	16.4	41.8	27.3	18.2	14.5	0.0	0.0	
30 代	(53)	62.3	41.5	22.6	39.6	30.2	39.6	17.0	41.5	34.0	26.4	18.9	32.1	15.1	64.2	22.6	11.3	15.1	0.0	0.0	
40 代	(54)	64.8	27.8	37.0	29.6	22.2	29.6	11.1	51.9	31.5	18.5	18.5	25.9	22.2	59.3	22.2	27.8	11.1	0.0	0.0	
50~64歳	(57)	73.7	36.8	35.1	22.8	36.8	35.1	19.3	61.4	43.9	28.1	19.3	28.1	29.8	80.7	38.6	26.3	8.8	0.0	0.0	
65歳以上	(42)	83.3	50.0	50.0	31.0	38.1	45.2	28.6	78.6	52.4	28.6	28.6	28.6	26.2	85.7	45.2	31.0	21.4	2.4	0.0	
< 自転車の利用頻度別 >																					
ほとんど毎日	(180)	60.6	35.0	30.6	26.7	26.7	22.8	13.3	48.3	38.3	19.4	20.0	21.7	17.2	59.4	28.3	27.2	15.0	0.6	0.0	
週に3~4回	(119)	59.7	39.5	30.3	31.9	33.6	31.9	20.2	47.9	37.0	28.6	22.7	23.5	23.5	60.5	32.8	22.7	14.3	0.0	0.0	
週に1~2回	(183)	67.2	36.6	39.3	30.1	27.3	28.4	18.6	51.4	38.8	27.3	25.1	21.9	24.6	63.4	35.5	23.0	13.1	3.3	0.0	
月に1~2回	(135)	70.4	34.8	28.1	26.7	23.0	25.2	15.6	49.6	33.3	22.2	23.0	23.7	21.5	63.7	31.1	23.0	14.8	0.0	0.7	
< 自転車交通ルール・安全利用意識別 >																					
どちらかと言えば意識している	(477)	66.2	37.5	33.5	29.1	29.1	28.9	15.7	51.2	38.2	24.9	22.6	23.3	22.6	63.3	32.9	25.8	14.3	1.0	0.2	
どちらとも言えない	(108)	60.2	30.6	32.4	31.5	24.1	19.4	21.3	44.4	34.3	24.1	20.4	20.4	20.4	53.7	29.6	19.4	14.8	0.9	0.0	
どちらかと言えば意識していない	(32)	53.1	37.5	18.8	12.5	12.5	18.8	15.6	40.6	31.3	12.5	31.3	18.8	9.4	65.6	25.0	15.6	12.5	3.1	0.0	
< 自転車交通ルール・安全利用意識の変化別 >																					
意識が高まった	(366)	70.8	40.7	36.6	32.8	31.7	29.5	16.9	54.9	40.7	27.0	25.7	24.0	23.0	65.8	33.1	26.8	15.6	1.4	0.3	
意識がある程度は高まった	(203)	55.7	33.5	29.1	25.1	22.2	25.6	16.7	41.9	36.0	22.2	19.2	22.2	20.7	58.1	33.5	21.2	11.3	0.0	0.0	
意識はあまり変わらない	(47)	53.2	14.9	17.0	12.8	17.0	10.6	14.9	38.3	14.9	10.6	14.9	12.8	14.9	44.7	17.0	17.0	17.0	4.3	0.0	
意識が高まった(計)	(569)	65.4	38.1	33.9	30.1	28.3	28.1	16.9	50.3	39.0	25.3	23.4	23.4	22.1	63.1	33.2	24.8	14.1	0.9	0.2	
意識しており、さらに高まった	(441)	66.9	39.2	34.7	30.2	30.2	30.2	16.6	51.7	39.7	26.5	23.4	23.8	23.4	64.4	34.5	26.5	13.8	0.9	0.2	
どちらとも言えなかつたが高まった	(101)	61.4	31.7	33.7	33.7	24.8	20.8	18.8	46.5	36.6	22.8	21.8	21.8	19.8	55.4	30.7	19.8	14.9	0.0	0.0	
意識していなかつたが高まった	(27)	55.6	44.4	22.2	14.8	11.1	22.2	14.8	40.7	37.0	14.8	29.6	22.2	11.1	70.4	22.2	14.8	14.8	3.7	0.0	

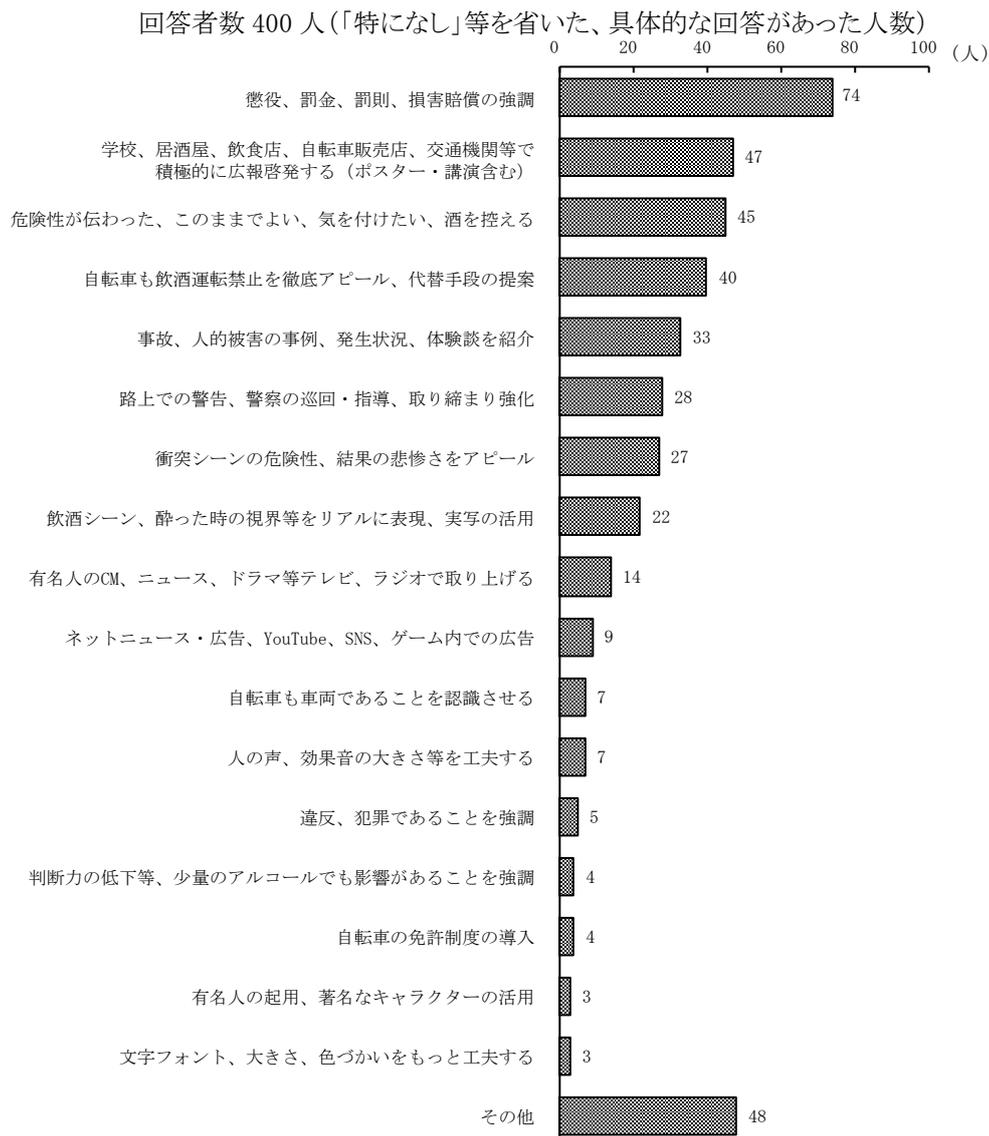
表 「飲酒運転は禁止」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素、その他の回答内容

性別	年齢別	調査種別	回答内容
男性	30 代	インターネット	守っている。
男性	65 歳以上	インターネット	お酒を飲んだら自暴自棄。
男性	65 歳以上	インターネット	飲酒運転撲滅。
女性	65 歳以上	インターネット	ヘルメット着用。

ウ 「飲酒運転は禁止」を効果的にアピールする方法（自由回答）

- 「飲酒運転は禁止」を効果的にアピールする方法としては、「懲役、罰金、罰則、損害賠償の強調」と回答した者が 74 人と最も多い。次いで、「学校、居酒屋、飲食店、自転車販売店、交通機関等で積極的に広報啓発する(ポスター・講演含む)」との回答者が 47 人、「危険性が伝わった、このままでよい、気を付けたい、酒を控える」との回答者が 45 人、「自転車も飲酒運転禁止を徹底アピール、代替手段の提案」との回答者が 40 人であった。
- 「学校、居酒屋、飲食店、自転車販売店、交通機関等で積極的に広報啓発する(ポスター・講演含む)」の具体的内容をみると、「飲食店で、自転車の飲酒運転の注意喚起ポスターを見たことがあるが、よいことだと思った」、「お酒に触れる機会が増え始めるのは大学生の頃だと思うので、大学などにポスターを貼ればよい」などの回答がみられた。
- 「危険性が伝わった、このままでよい、気を付けたい、酒を控える」では、「酔った感じや危険を示唆する表現がよく出ている」、「誰か見守り代行をつけて運転をさせないように呼びかける」などの回答がみられた。
- 「自転車も飲酒運転禁止を徹底アピール、代替手段の提案」では、「飲酒後は自転車ではなく、タクシーや公共交通機関を利用する、あるいは友人や家族に迎えに来てもらうなど、安全な代替手段を提案する」、「ポスターで、お酒を飲んだら絶対乗らない、という文言の横に自転車の絵があればよいと思う」などの回答がみられた。

図 「飲酒運転は禁止」を効果的にアピールする方法



《自由回答の内容（上位項目/代表的な回答）》

【懲役、罰金、罰則、損害賠償の強調】

性別	年齢別	調査種別	回答内容
男性	10代	インターネット	罰を重くする。
男性	20代	インターネット	厳罰であることをより強調する。
男性	30代	インターネット	罰則を強化する。
男性	30代	アンケート	どのくらい罰金を払うのか、賠償しなければならないのか、実際の数字を用いてアピールすればよいと思う。
男性	40代	インターネット	懲役刑など罰則を厳しく。
男性	50～64歳	インターネット	高額な罰金を科す。
男性	50～64歳	アンケート	飲酒運転による事故や賠償金額などの事例提示。
男性	65歳以上	インターネット	飲んだ人、飲ませた人に罰則・罰金を科す。
女性	10代	インターネット	どのくらいの賠償金を払うのか、どのくらいの刑に処するのか示す。
女性	20代	インターネット	刑事罰をより重くする。
女性	20代	アンケート	懲役や罰金の説明を読み上げると頭に残りそう。
女性	30代	インターネット	自転車の飲酒運転も罰を受けるという、悲壮感を出していけば、気にする人も出るかもしれない。
女性	40代	アンケート	罰金の説明を大きく。
女性	50～64歳	インターネット	あらゆるメディアで罰金の説明を流す。
女性	65歳以上	インターネット	罰金をもっと大きな字で強調してほしい。事故を起こしてから罰金があることを知るケースが多いと思う。事故を未然に防ぐためにも飲酒運転をもっと取り締まるように。

【学校、居酒屋、飲食店、自転車販売店、交通機関等で積極的に広報啓発する（ポスター・講演含む）】

性別	年齢別	調査種別	回答内容
男性	10代	インターネット	飲食店で、自転車の飲酒運転の注意喚起ポスターを見たことがあるが、よいことだと思った。
男性	20代	アンケート	自転車を売っているお店でも、ポスター・動画が見れるようにする。
男性	30代	インターネット	自転車の購入時に講習をする。
男性	40代	インターネット	駐輪場に啓発ポスターを貼る。
男性	50～64歳	インターネット	学校や職場での啓蒙活動。
男性	50～64歳	アンケート	酒類を提供する店にポスターを貼る。
男性	65歳以上	インターネット	夜間の駅前自転車置き場での啓発活動をお願いしたい。
女性	10代	インターネット	お酒に触れる機会が増え始めるのは大学生の頃だと思うので、大学などにポスターを貼ればよい。
女性	20代	インターネット	居酒屋やスーパーで注意喚起をする。
女性	20代	アンケート	地域のポスターやQRコードによる情報提供。
女性	30代	インターネット	運転免許講習の際に、自転車も車と同様であることを伝える。
女性	40代	インターネット	知らない人が多いと思うので、子供の頃から交通安全マナーを教えておいた方がよい。
女性	50～64歳	インターネット	自転車置き場にポスターを貼る。
女性	50～64歳	アンケート	酒を購入する時に注意を呼び掛ける。
女性	65歳以上	インターネット	飲食店や駅に、ポスターを貼る。

【危険性が伝わった、このままでよい、気を付けたい、酒を控える】

性別	年齢別	調査種別	回答内容
男性	10代	インターネット	酔った感じや危険を示唆する表現がよく出ているので、特に改善点は思い当たらない。
男性	20代	インターネット	このままで良い。
男性	30代	インターネット	危険性が伝わる。
男性	40代	インターネット	ポスターの通りでよいと思う。あとは、誰か見守り代行をつけて運転をさせないようにしましょうとか呼びかける。
男性	50～64歳	インターネット	このままで、内容はよく伝わっていると思う。
男性	65歳以上	インターネット	理解している。
女性	10代	インターネット	自分はまだお酒を飲める年齢ではないので、感覚がわからないが、大人になっても、このポスター・動画を思い出して運転したいと思う。
女性	30代	インターネット	もともと危ないと思っていたが、現実にもありえそうだ。
女性	40代	インターネット	興味を引くポスターだ。
女性	50～64歳	インターネット	危険性がよくわかった。
女性	65歳以上	インターネット	十分効果的だと思う。

【自転車も飲酒運転禁止を徹底アピール、代替手段の提案】

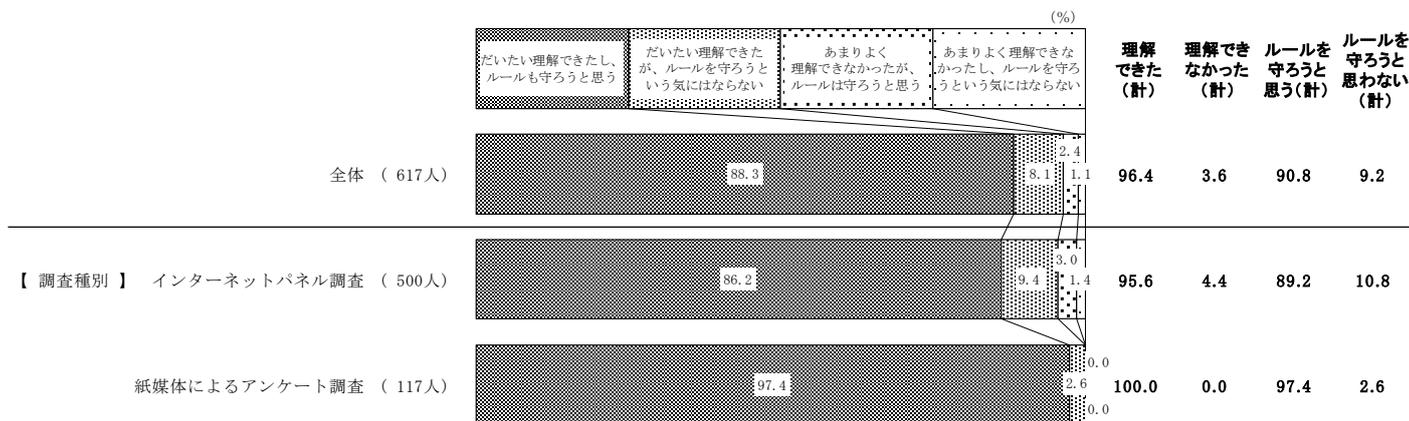
性別	年齢別	調査種別	回答内容
男性	10代	インターネット	飲酒したら絶対に運転してはいけない。
男性	20代	インターネット	飲酒後は自転車ではなく、タクシーや公共交通機関を利用する、あるいは友人や家族に迎えに来てもらうなど、安全な代替手段を提案する。
男性	40代	インターネット	飲酒運転は自転車でもダメだ。
男性	50～64歳	インターネット	注意が必要だ。
男性	50～64歳	アンケート	飲酒したら自転車に乗らない。
男性	65歳以上	インターネット	こういう内容を地道に言い続けるしかない。即効性のある方法はない。
女性	10代	インターネット	自転車の飲酒運転は車と比べて軽視しがちで、自転車は例外だと考えている人もいると思う。車の飲酒運転を例に出しつつ、自転車の場合も同様であることを強調すればよいと思う。
女性	20代	インターネット	飲酒運転という言葉が強く出ればよいと思った。
女性	30代	インターネット	お酒を飲んだら、歩こうなどと呼びかける。
女性	40代	インターネット	ポスターで、お酒を飲んだら絶対乗らない、という文言の横に自転車の絵があればよいと思う。
女性	50～64歳	インターネット	ヘルメットの部分は省いて、飲酒運転禁止のテーマに絞った方がよい。
女性	65歳以上	インターネット	飲酒運転は絶対ダメだ。同感だ。

(7) 「交差点では一時停止、信号を守る」動画・ポスター

ア 理解度とルール遵守意向

- 「交差点では一時停止、信号を守る」をテーマとした動画・ポスターについては、「だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う」が 88.3%で最も高く、インターネットパネル調査で 86.2%、紙媒体によるアンケート調査で 97.4%であった。
- また、「理解できた(計)」は、全体の 96.4%を占める。
- さらに、「ルールを守ろうと思う(計)」は、全体の 90.8%を占める。

図 「交差点では一時停止、信号を守る」動画・ポスターの理解度とルール遵守意向



- 「だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う」は、性年齢別、自転車の利用頻度別、自転車交通ルール・安全利用意識別のいずれにおいても70%以上と高くなっている。
- 男性10代では、「ルールを守ろうと思わない(計)」、女性20代では、「理解できなかった(計)」、「ルールを守ろうと思わない(計)」、男性30代では、「ルールを守ろうと思わない(計)」の数値がそれぞれ高くなっている。
- 女性50歳以上では「ルールを守ろうと思う(計)」の数値が高く、特に、女性50～64歳では100.0%である。
- また、自転車の利用頻度別では、月に1～2回の利用者は、「ルールを守ろうと思う(計)」の数値が高いが、自転車交通ルール・安全利用意識別の「どちらかと言えば意識していない」と回答した者は、「理解できなかった(計)」、「ルールを守ろうと思わない(計)」の数値が高くなっている。

表 属性別にみた「交差点では一時停止、信号を守る」動画・ポスターの理解度とルール遵守意向
(総数は実数、その他は%)

※ 全体値より5ポイント以上高い数値を灰色で着色。(全体値より10ポイント以上高い数値はなし。)

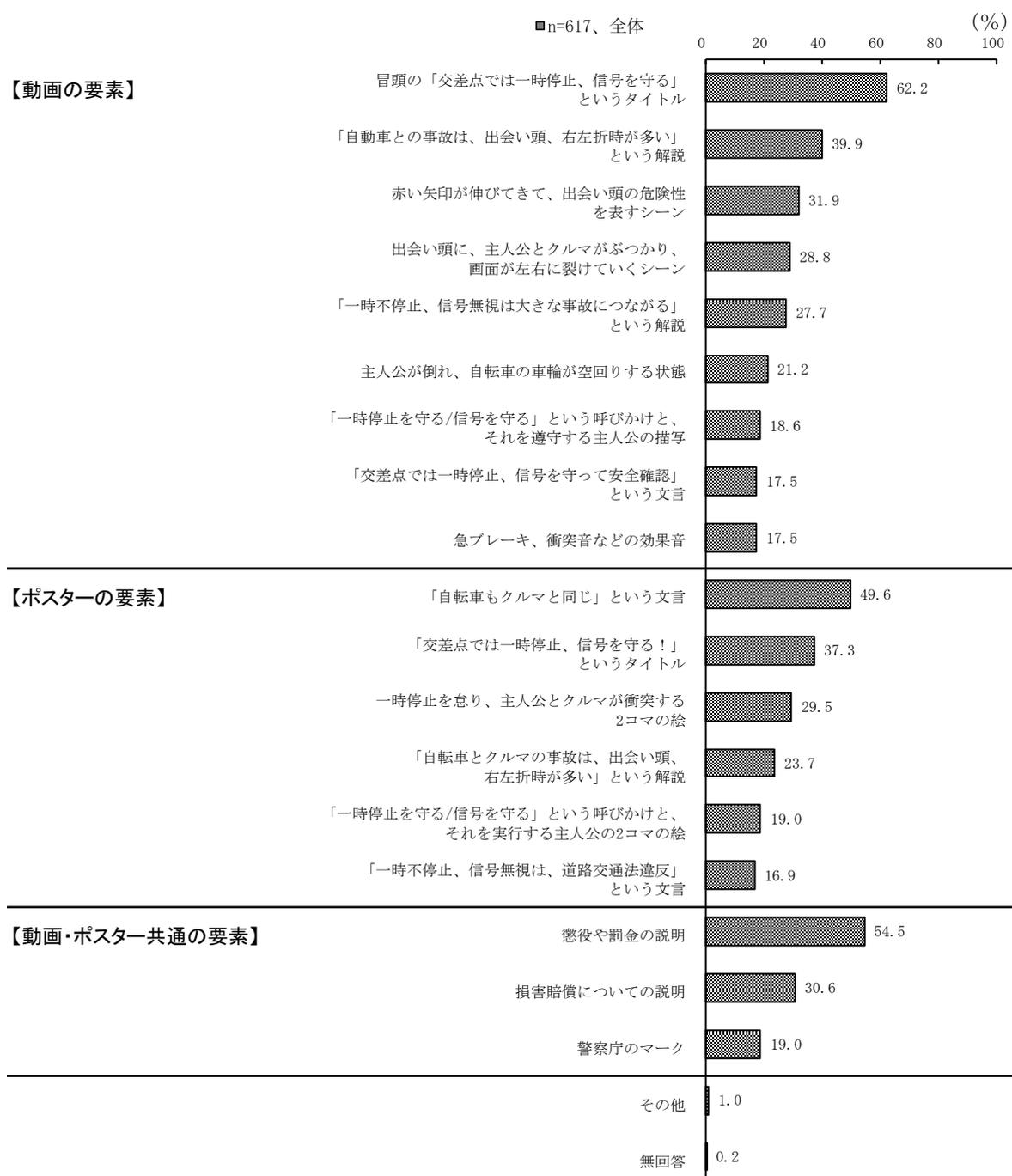
	総数	だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う	だいたい理解できたが、ルールを守ろうという気にはならない	あまりよく理解できなかったが、ルールを守ろうと思う	あまりよく理解できなかったし、ルールを守ろうという気にはならない	理解できた(計)	理解できなかった(計)	ルールを守ろうと思う(計)	ルールを守ろうと思わない(計)
全 体	(617)	88.3	8.1	2.4	1.1	96.4	3.6	90.8	9.2
< 性年齢別 >									
男性(計)	(314)	86.0	10.5	2.9	0.6	96.5	3.5	88.9	11.1
10代	(42)	81.0	14.3	2.4	2.4	95.2	4.8	83.3	16.7
20代	(58)	82.8	8.6	6.9	1.7	91.4	8.6	89.7	10.3
30代	(56)	82.1	14.3	3.6	0.0	96.4	3.6	85.7	14.3
40代	(58)	87.9	10.3	1.7	0.0	98.3	1.7	89.7	10.3
50～64歳	(55)	89.1	9.1	1.8	0.0	98.2	1.8	90.9	9.1
65歳以上	(45)	93.3	6.7	0.0	0.0	100.0	0.0	93.3	6.7
女性(計)	(303)	90.8	5.6	2.0	1.7	96.4	3.6	92.7	7.3
10代	(42)	90.5	9.5	0.0	0.0	100.0	0.0	90.5	9.5
20代	(55)	80.0	9.1	1.8	9.1	89.1	10.9	81.8	18.2
30代	(53)	90.6	5.7	3.8	0.0	96.2	3.8	94.3	5.7
40代	(54)	90.7	7.4	1.9	0.0	98.1	1.9	92.6	7.4
50～64歳	(57)	96.5	0.0	3.5	0.0	96.5	3.5	100.0	0.0
65歳以上	(42)	97.6	2.4	0.0	0.0	100.0	0.0	97.6	2.4
< 自転車の利用頻度別 >									
ほとんど毎日	(180)	87.2	7.2	2.2	3.3	94.4	5.6	89.4	10.6
週に3～4回	(119)	89.1	8.4	2.5	0.0	97.5	2.5	91.6	8.4
週に1～2回	(183)	84.7	12.0	2.7	0.5	96.7	3.3	87.4	12.6
月に1～2回	(135)	94.1	3.7	2.2	0.0	97.8	2.2	96.3	3.7
< 自転車交通ルール・安全利用意識別 >									
どちらかと言えば意識している	(477)	91.6	5.9	1.3	1.3	97.5	2.5	92.9	7.1
どちらとも言えない	(108)	77.8	16.7	5.6	0.0	94.4	5.6	83.3	16.7
どちらかと言えば意識していない	(32)	75.0	12.5	9.4	3.1	87.5	12.5	84.4	15.6

イ 共感した内容、危険性を実感した要素

(7) 全体

- 「交差点では一時停止、信号を守る」をテーマとした動画・ポスターの共感した内容、危険性を実感した要素については、動画の要素では「冒頭の「交差点では一時停止、信号を守る」というタイトル」が62.2%で最も高くなっている。以下、2番目から4番目に高い数値の項目は、“出会い頭の危険性”を訴える解説やシーンが共通したものとなっている。
- ポスターの要素では、「「自転車もクルマと同じ」という文言」が49.6%で最も高くなっている。
- 動画・ポスター共通の要素では、「懲役や罰金の説明」が54.5%で最も高くなっている。

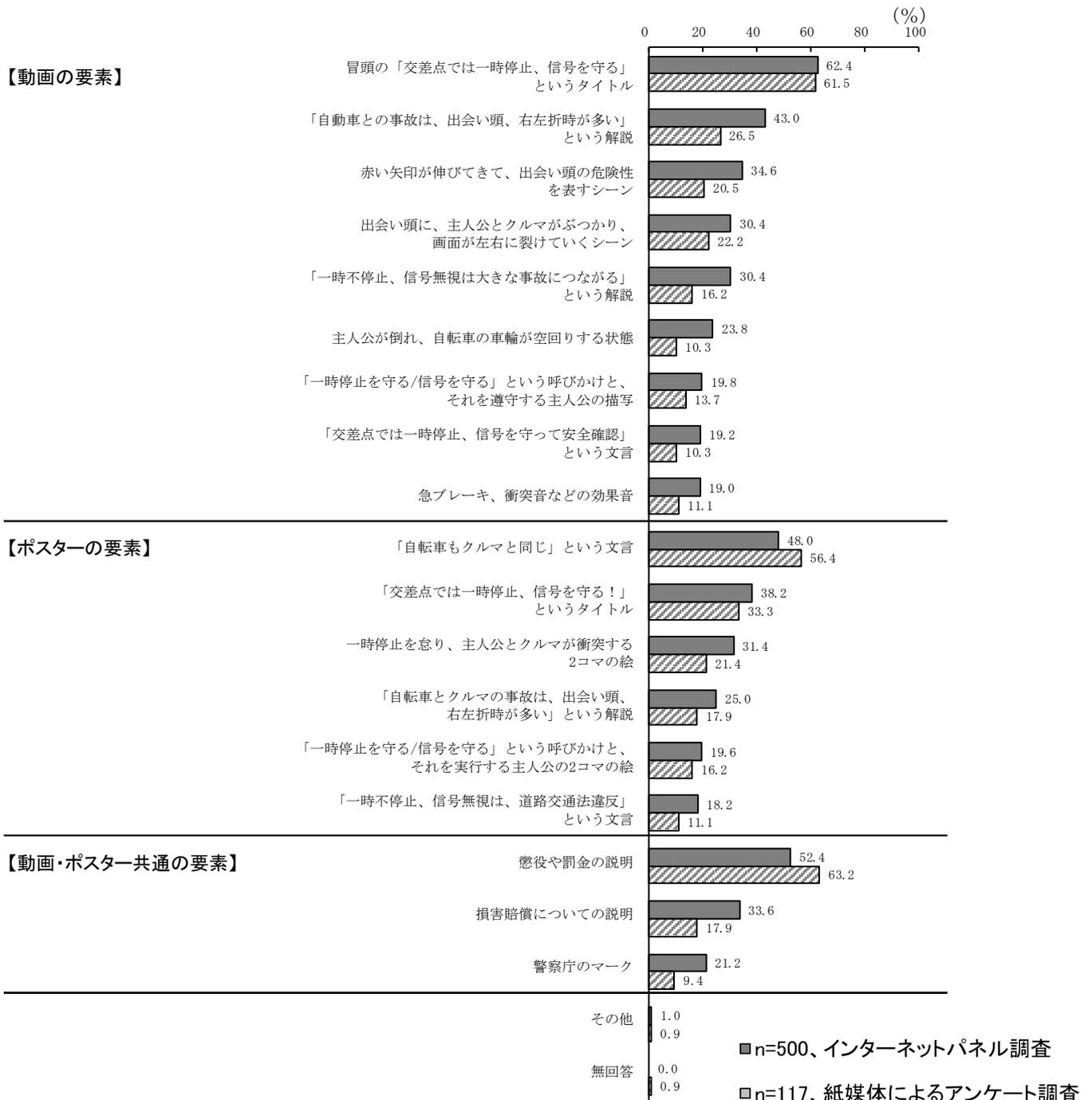
図 「交差点では一時停止、信号を守る」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素(全体)



(イ) 調査種別

- 調査種別でみると、動画の要素では、いずれの調査においても、「冒頭の「交差点では一時停止、信号を守る」というタイトル」が60%以上で最も高く、続く上位項目は、“出会い頭の危険性”を訴える解説やシーンが共通の内容として多くなっている。
- ポスターの要素では、いずれの調査においても「「自転車もクルマと同じ」という文言」が最も高く、紙媒体によるアンケート調査では56.4%と高くなっている。
- 動画・ポスター共通の要素では、いずれの調査においても「懲役や罰金の説明」が最も高く、紙媒体によるアンケート調査では63.2%と高くなっている。

図 「交差点では一時停止、信号を守る」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素(調査種別)



- 若年層では、男性 10 代で、動画の要素の「赤い矢印が伸びてきて、出会い頭の危険性を表すシーン」、「一時不停止、信号無視は大きな事故につながる」という解説、ポスターの要素の「一時停止を怠り、主人公とクルマが衝突する2コマの絵」、「一時停止を守る/信号を守る」という呼びかけと、それを実行する主人公の2コマの絵」、動画・ポスター共通の要素の「損害賠償についての説明」、「警察庁のマーク」で数値が高い。
- 高齢層では、特に女性 65 歳以上で、全 18 項目中 17 項目で全体値より 10 ポイント以上高い数値となっている。特に、動画の要素の「冒頭の「交差点では一時停止、信号を守る」というタイトル」は女性 50 歳以上で、ポスターの要素の「「自転車もクルマと同じ」という文言」は女性 65 歳以上で、動画・ポスター共通の要素の「懲役や罰金の説明」は女性 50～64 歳で、いずれも全体値を 20 ポイント以上上回る高い数値となっている。

表 属性別にみた「交差点では一時停止、信号を守る」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素（総数は実数、その他は%）

※ 全体値より 10 ポイント以上高い数値を灰色で着色。

	総数	動画の要素										ポスターの要素					動画・ポスター共通の要素			その他	無回答	
		冒頭の「交差点では一時停止、信号を守る」というタイトル	「一時停止、信号無視は大きな事故につながる」という解説	「赤い矢印が伸びてきて、出会い頭の危険性を表すシーン」	「一時停止、信号無視は大きな事故につながる」という解説	「一時停止を守る/信号を守る」という呼びかけと、それを実行する主人公の2コマの絵																
全体	(617)	622	399	319	288	277	212	18.6	17.5	17.5	49.6	37.3	29.5	23.7	19.0	16.9	54.5	30.6	19.0	1.0	0.2	
< 性年齢別 >																						
男性(計)	(314)	60.8	38.9	33.1	24.2	29.0	20.4	16.2	15.3	15.9	50.6	36.0	30.6	22.6	19.4	15.6	52.5	31.5	18.2	1.3	0.3	
10代	(42)	61.9	42.9	45.2	31.0	40.5	31.0	21.4	21.4	26.2	42.9	35.7	42.9	26.2	33.3	19.0	47.6	42.9	33.3	0.0	0.0	
20代	(58)	55.2	39.7	34.5	25.9	29.3	25.9	15.5	17.2	15.5	48.3	25.9	34.5	22.4	17.2	17.2	44.8	29.3	15.5	0.0	0.0	
30代	(56)	57.1	42.9	39.3	17.9	23.2	16.1	12.5	7.1	10.7	48.2	32.1	21.4	21.4	12.5	10.7	42.9	25.0	14.3	1.8	0.0	
40代	(58)	62.1	41.4	27.6	25.9	34.5	17.2	17.2	17.2	17.2	48.3	46.6	36.2	22.4	22.4	15.5	56.9	36.2	13.8	0.0	0.0	
50～64歳	(55)	61.8	32.7	27.3	18.2	25.5	16.4	16.4	14.5	14.5	52.7	38.2	27.3	21.8	14.5	16.4	58.2	25.5	18.2	3.6	1.8	
65歳以上	(45)	68.9	33.3	26.7	28.9	22.2	17.8	15.6	13.3	13.3	64.4	37.8	22.2	22.2	20.0	15.6	66.7	33.3	17.8	2.2	0.0	
女性(計)	(303)	63.7	40.9	30.7	33.7	26.4	22.1	21.1	19.8	19.1	48.5	38.6	28.4	24.8	18.5	18.2	56.4	29.7	19.8	0.7	0.0	
10代	(42)	47.6	40.5	31.0	38.1	16.7	19.0	16.7	16.7	23.8	42.9	38.1	35.7	21.4	11.9	11.9	59.5	28.6	26.2	0.0	0.0	
20代	(55)	41.8	20.0	23.6	21.8	20.0	14.5	16.4	9.1	14.5	25.5	16.4	21.8	14.5	10.9	12.7	38.2	25.5	16.4	1.8	0.0	
30代	(53)	62.3	41.5	30.2	34.0	32.1	22.6	17.0	17.0	15.1	52.8	41.5	18.9	22.6	18.9	17.0	47.2	18.9	22.6	0.0	0.0	
40代	(54)	59.3	37.0	24.1	37.0	22.2	22.2	14.8	16.7	13.0	42.6	42.6	25.9	24.1	16.7	16.7	51.9	22.2	14.8	0.0	0.0	
50～64歳	(57)	84.2	54.4	31.6	28.1	31.6	19.3	28.1	28.1	17.5	59.6	42.1	28.1	31.6	22.8	19.3	75.4	36.8	12.3	0.0	0.0	
65歳以上	(42)	88.1	54.8	47.6	47.6	35.7	38.1	35.7	33.3	35.7	71.4	54.8	45.2	35.7	31.0	33.3	69.0	50.0	31.0	2.4	0.0	
< 自転車の利用頻度別 >																						
ほとんど毎日	(180)	56.7	40.0	28.9	26.1	27.2	20.0	17.2	16.1	15.6	46.1	34.4	30.0	20.6	18.9	15.6	54.4	31.7	21.7	0.6	0.0	
週に3～4回	(119)	65.5	39.5	35.3	28.6	29.4	22.7	24.4	19.3	21.8	53.8	32.8	27.7	25.2	22.7	16.8	51.3	29.4	16.0	0.8	0.0	
週に1～2回	(183)	61.2	41.0	35.0	35.0	30.1	25.1	18.6	18.6	17.5	53.6	39.9	32.8	29.5	15.8	19.1	51.9	32.2	20.2	2.2	0.0	
月に1～2回	(135)	68.1	38.5	28.9	24.4	23.7	16.3	15.6	16.3	16.3	45.2	41.5	25.9	18.5	20.0	15.6	60.7	28.1	16.3	0.0	0.7	
< 自転車交通ルール・安全利用意識別 >																						
どちらかと言えば意識している	(477)	64.6	42.3	33.5	29.4	29.4	22.6	18.9	19.5	17.2	53.0	39.2	28.7	24.5	20.8	16.6	57.7	31.7	17.4	1.0	0.2	
どちらとも言えない	(108)	57.4	30.6	26.9	30.6	23.1	16.7	19.4	12.0	19.4	36.1	28.7	37.0	19.4	13.9	17.6	45.4	25.0	23.1	0.9	0.0	
どちらかと言えば意識していない	(32)	43.8	34.4	25.0	15.6	18.8	15.6	12.5	6.3	15.6	43.8	37.5	15.6	25.0	8.4	18.8	37.5	34.4	28.1	0.0	0.0	
< 自転車交通ルール・安全利用意識の変化別 >																						
意識が高まった	(366)	69.4	45.1	36.3	33.3	32.2	26.0	21.6	21.6	18.9	55.7	40.4	33.3	27.6	21.3	19.1	61.5	33.1	18.3	0.8	0.3	
意識がある程度は高まった	(203)	51.7	33.5	27.6	24.6	22.7	15.8	15.8	12.3	15.8	41.4	35.5	24.6	18.7	16.7	15.3	46.8	30.0	18.2	0.5	0.0	
意識はあまり変わらない	(47)	51.1	27.7	17.0	12.8	14.9	8.5	8.5	8.5	14.9	36.2	21.3	21.3	14.9	10.6	6.4	34.0	14.9	27.7	4.3	0.0	
意識が高まった(計)	(569)	63.1	40.9	33.2	30.2	28.8	23.3	19.5	18.3	17.8	50.6	38.7	30.2	24.4	19.7	17.8	56.2	32.0	18.3	0.7	0.2	
意識しており、さらに高まった	(441)	65.1	43.1	34.7	30.8	30.8	23.6	20.0	20.2	17.7	53.7	40.4	29.3	25.4	21.8	17.5	59.4	33.1	16.6	0.9	0.2	
どちらとも言えなかったが高まった	(101)	59.4	31.7	27.7	30.7	24.8	17.8	19.8	12.9	17.8	37.6	30.7	37.6	19.8	13.9	17.8	46.5	25.7	23.8	0.0	0.0	
意識していなかったが高まった	(27)	44.4	40.7	29.6	18.5	14.8	18.5	11.1	7.4	18.5	48.1	40.7	18.5	25.9	7.4	22.2	40.7	37.0	25.9	0.0	0.0	

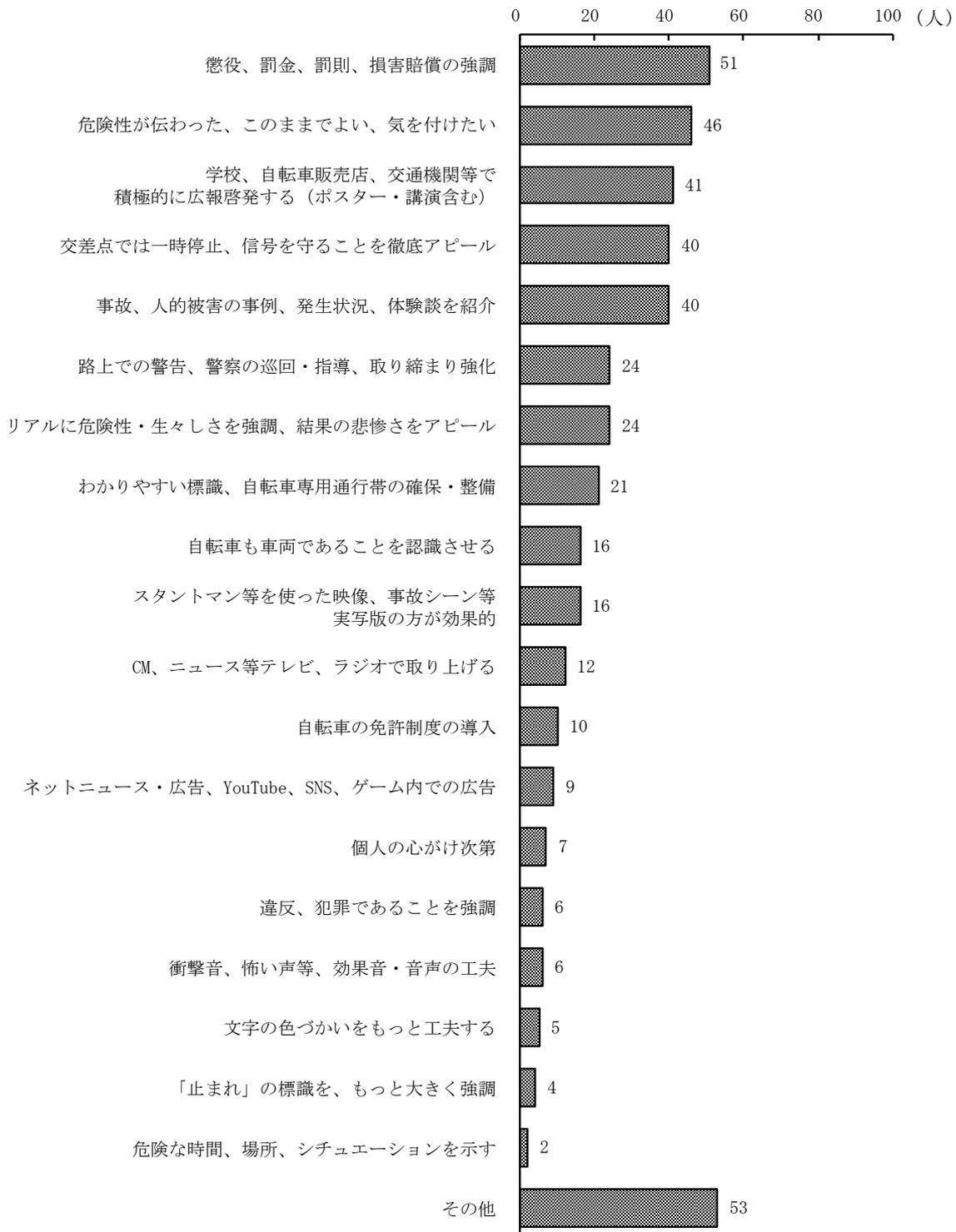
表 「交差点では一時停止、信号を守る」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素、その他の回答内容

性別	年齢別	調査種別	回答内容
男性	30代	インターネット	守っている。
男性	65歳以上	インターネット	違反行為には厳罰化。
女性	20代	インターネット	取り締まりの強化。
女性	65歳以上	インターネット	ヘルメット着用。

ウ 「交差点では一時停止、信号を守る」を効果的にアピールする方法（自由回答）

- 「交差点では一時停止、信号を守る」を効果的にアピールする方法としては、「懲役、罰金、罰則、損害賠償の強調」と回答した者が 51 人で最も多い。次いで、「危険性が伝わった、このままでよい、気を付けたい」との回答者が 46 人、「学校、自転車販売店、交通機関等で積極的に広報啓発する(ポスター・講演含む)」との回答者が 41 人、「交差点では一時停止、信号を守ることを徹底アピール」との回答者が 40 人、「事故、人的被害の事例、発生状況、体験談を紹介」との回答者が 40 人であった。
- 「危険性が伝わった、このままでよい、気を付けたい」の具体的内容をみると、「動画の一時停止や信号のルールは間違いなく伝わっていると思う。追加して言うなら「確認・判断を正しく守って！」などの文言があればよい。」などの回答がみられた。
- 「学校、自転車販売店、交通機関等で積極的に広報啓発する(ポスター・講演含む)」では、「電車内の電子ディスプレイ広告等を使う」、「小学校の授業などに取り入れてほしい」などの回答がみられた。
- 「交差点では一時停止、信号を守ることを徹底アピール」では、「停止線の意味を周知させる」などの回答がみられた。
- 「事故、人的被害の事例、発生状況、体験談を紹介」では、「信号無視の死亡数」、「事故後の包帯・ギブス姿を加える」などの回答がみられた。

図 「交差点では一時停止、信号を守る」を効果的にアピールする方法
 回答者数 411 人(「特になし」等を省いた、具体的な回答があった人数)



《自由回答の内容（上位項目/代表的な回答）》

【懲役、罰金、罰則、損害賠償の強調】

性別	年齢別	調査種別	回答内容
男性	10代	インターネット	罰金の説明文をもっと大きくする。
男性	20代	インターネット	罰金の金額や、懲役の部分を大きく目立つように書く。
男性	30代	インターネット	罰則があることを全面に押し出す。
男性	30代	アンケート	どのくらい罰金や賠償をしなければいけないのか、実際の数字を用いてアピールすればよいと思う。
男性	40代	インターネット	罰則を強化し、具体的にどのような罪になるかをしっかりと書く。
男性	50～64歳	アンケート	一時停止しなかったことによる事故や、賠償金額などの提示。
男性	65歳以上	インターネット	罰則を大きく書いた方がよい。
男性	65歳以上	アンケート	自転車も自動車と同じで、罰則があることを強く伝えるべき。
女性	10代	インターネット	賠償金等の説明書きをもう少し大きく書く。
女性	20代	インターネット	罰金があることを強力にアピールする。
女性	30代	インターネット	車と同じように、刑事罰も民事罰も含めて、法律をもっと厳しくすればよい。
女性	40代	インターネット	罰則があることを強くアピール。
女性	40代	アンケート	罰金を大きく目立たせる。
女性	50～64歳	インターネット	罰金を取られることを、色々なメディアで知らせる。
女性	50～64歳	アンケート	違反した時の責任、罰則を強調した方がよいと思う。
女性	65歳以上	インターネット	罰則に関することから、動画が始まった方が意識に残る。

【危険性が伝わった、このままでよい、気を付けたい】

性別	年齢別	調査種別	回答内容
男性	10代	インターネット	動画の中で人が動いており、リアリティが他のテーマよりある。改善点は見当たらない。
男性	20代	インターネット	このままでよい。
男性	30代	インターネット	理解できると思う。
男性	40代	インターネット	動画の一時停止や信号のルールは間違いなく伝わっていると思う。追加して言うなら「確認・判断を正しく守って！」などの文言があればよい。
男性	50～64歳	インターネット	このままで、内容はよく伝わっていると思う。
男性	65歳以上	インターネット	理解できた。
女性	10代	インターネット	よくわかった。
女性	20代	インターネット	怖さが出ている。
女性	30代	インターネット	わかりやすいイラスト。
女性	40代	インターネット	一時停止しないこともあるので、今後気をつけて守る。
女性	50～64歳	インターネット	理解できた。
女性	65歳以上	インターネット	必ず守りたい。

【学校、自転車販売店、交通機関等で積極的に広報啓発する（ポスター・講演含む）】

性別	年齢別	調査種別	回答内容
男性	10代	インターネット	各地で啓発運動。
男性	30代	インターネット	自転車購入時に説明する。
男性	30代	アンケート	啓発活動の実施。
男性	40代	インターネット	電車内の電子ディスプレイ広告等を使う
男性	40代	アンケート	自転車販売店での説明。
男性	50～64歳	インターネット	ルールを意識していない方が多いと思う。ポスターや TVCM、電車内広告などで啓蒙するのがよいと思う。
男性	65歳以上	インターネット	小学校、中学校の時に繰り返し研修を受けさせ、懲罰も重くする。
女性	10代	インターネット	定期的に講演を行う。
女性	20代	インターネット	街中にポスター貼る。
女性	20代	アンケート	地域のポスターとQRコードで情報提供。
女性	30代	インターネット	地域で、定期的な講習会への強制参加。
女性	40代	インターネット	事故が多そうな交差点で、目につくようにポスターを貼っておくなど、常に目につくように工夫する。
女性	50～64歳	インターネット	交通安全教室の開催や、街角でのアピールがあるとよい。
女性	50～64歳	アンケート	小学校の授業などに取り入れてほしい。
女性	65歳以上	インターネット	交差点で確認もせず自転車で横断する児童を見かける。小学校で、交通安全指導を行っているようだが、車の免許証更新時に見る映像のように、今回の動画を見せたら、緊張感が高まるのではないかと思う。

【交差点では一時停止、信号を守ることを徹底アピール】

性別	年齢別	調査種別	回答内容
男性	10代	インターネット	標識の確認をするなどの文言を追加する。
男性	20代	インターネット	自転車でも交差点では交通規則に従うことが義務付けられている。法律を守ることは、自身の安全だけでなく、他の交通参加者の安全も守ることにつながる。
男性	40代	インターネット	自転車も自動車やバイクと同様の交通法規を、遵守しなければならないという認識を徹底させる。
男性	50～64歳	インターネット	歩行者信号が赤なのに渡ってくる自転車が多すぎる。自転車は歩行者信号に従うという告知をもっとした方がよい。
男性	65歳以上	インターネット	停止線の意味を周知させる。
女性	10代	インターネット	この動画とポスターから学べることを実践することが必要。
女性	20代	インターネット	信号の大切さをアピールする。
女性	20代	アンケート	交差点“は”、交差点“も”一時停止など、強い言い方をする。
女性	30代	インターネット	命を守る一時停止・信号というメッセージ。
女性	40代	インターネット	アピールすることが重要。
女性	50～64歳	インターネット	交差点に進入した場合、大型トラックに巻き込まれる可能性もゼロではない。必ず一旦止まってから、交差点を進もう。
女性	65歳以上	インターネット	交差点では一時停止、当たり前だと思う。

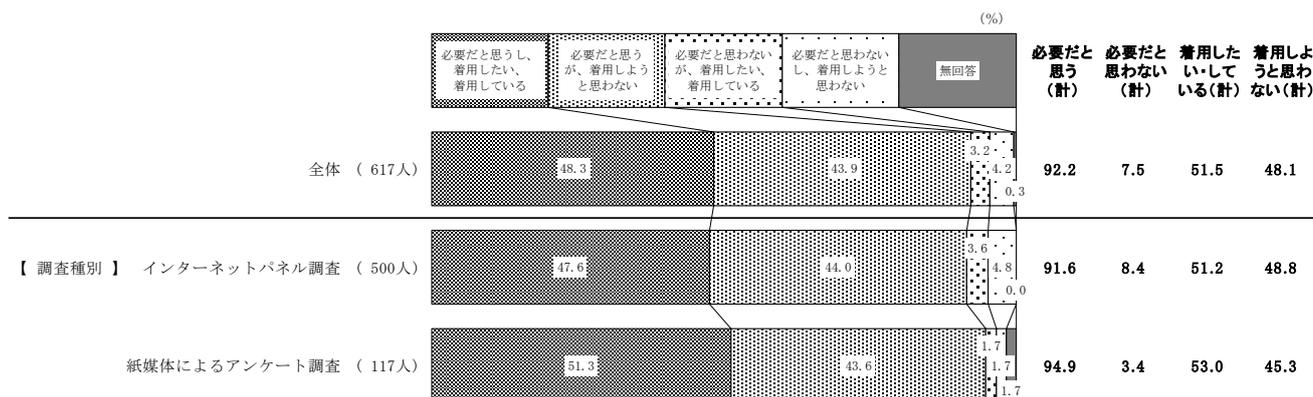
【事故、人的被害の事例、発生状況、体験談を紹介】

性別	年齢別	調査種別	回答内容
男性	10代	インターネット	信号無視の死亡数。
男性	20代	インターネット	生々しいが実際の事故の映像(ドラレコなど)を用意する。
男性	20代	アンケート	事故の危険性をアピールする。
男性	30代	インターネット	一時停止しなかったせいで起きた事故をもっと見せる。
男性	40代	インターネット	実際に起きた事故の瞬間や、起きてどうなったかの状況画像、動画をあからさまに出せば良い。
男性	40代	アンケート	特に都内は、自転車しか乗らない人が多いと思うので、守らないとどうなるかをアピールした方が良いと思う。
男性	50～64歳	インターネット	実際の出会い頭の事故の動画を見せる。
女性	10代	インターネット	よい例も出す。
女性	30代	インターネット	事故例を知る。
女性	40代	インターネット	実際に守らなかったことで起きた事故を紹介する。
女性	50～64歳	インターネット	事故後の包帯・ギブス姿を加える。
女性	50～64歳	アンケート	事故の怖さを周知。
女性	65歳以上	インターネット	死亡事故などの件数を入れる。

(8) ヘルメット着用への意識

- ヘルメット着用への意識は、「必要だと思うし、着用したい、着用している」が48.3%、「必要だと思うが、着用しようと思わない」が43.9%となっている。これら2項目を合わせた「必要だと思う(計)」は92.2%を占める。
- 調査種別では、特に顕著な差異はみられない。

図 ヘルメット着用への意識



- ※ 必要だと思う(計):「必要だと思うし、着用したい、着用している」と「必要だと思うが、着用しようと思わない」を合わせた回答者の比率。
- ※ 必要だと思わない(計):「必要だと思わないが、着用したい、着用している」と「必要だと思わないし、着用しようと思わない」を合わせた回答者の比率。
- ※ 着用したい・している(計):「必要だと思うし、着用したい、着用している」と「必要だと思わないが、着用したい、着用している」を合わせた回答者の比率。
- ※ 着用しようと思わない(計):「必要だと思うが、着用しようと思わない」と「必要だと思わないし、着用しようと思わない」を合わせた回答者の比率。

- ヘルメット着用を「必要だと思わない(計)」「必要だと思わないが、着用したい、着用している」又は「必要だと思わないし、着用しようと思わない」と回答した者をいう。以下同じ。)は、女性 20 代、自転車交通ルール・安全利用意識別の「どちらかと言えば意識していない」と回答した者、自転車交通ルール・安全利用意識の変化別の「意識はあまり変わらない」と回答した者で数値が高い。
- 「着用したい・している(計)」「必要だと思し、着用したい、着用している」又は「必要だと思わないが、着用したい、着用している」と回答した者をいう。以下同じ。)は、男性 65 歳以上、自転車交通ルール・安全利用意識の変化別の「意識が高まった」と回答した者で数値が高い。
- 「着用しようと思わない(計)」「必要だと思いが、着用しようと思わない」又は「必要だと思わないし、着用しようと思わない」と回答した者をいう。以下同じ。)は、女性 10・20 代、自転車交通ルール・安全利用意識別の「どちらとも言えない」と回答した者、自転車交通ルール・安全利用意識の変化別の「意識がある程度は高まった」、「意識はあまり変わらない」と回答した者及び「意識が高まった(計)」の「どちらとも言えなかったが高まった」と回答した者で数値が高い。

表 属性別にみたヘルメット着用への意識(総数は実数、その他は%)

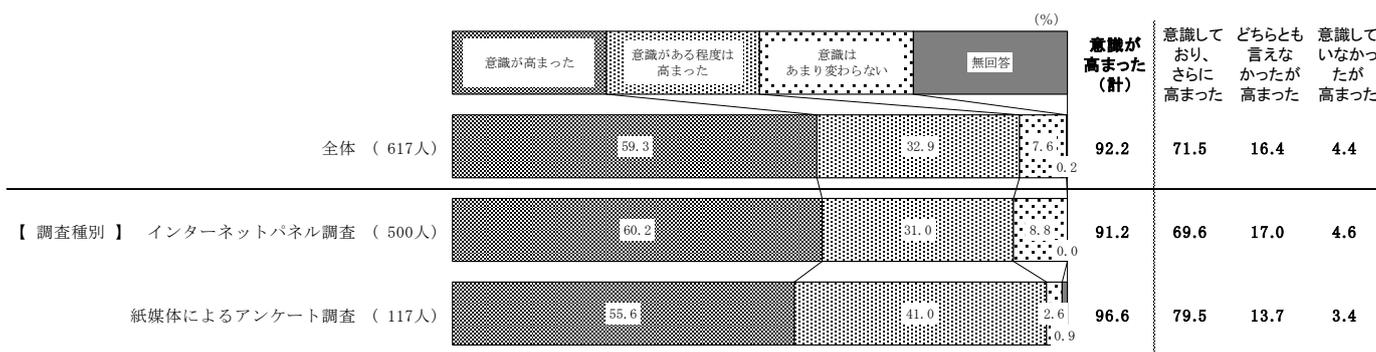
※ 全体値より 10 ポイント以上高い数値を灰色で着色。

	総数	必要だと思し、着用している	必要だと思いが、着用しようと思わない	必要だと思わないが、着用したい、着用している	必要だと思わないし、着用しようと思わない	無回答	必要だと思う(計)	必要だと思わない(計)	着用したい・している(計)	着用しようと思わない(計)
全 体	(617)	48.3	43.9	3.2	4.2	0.3	92.2	7.5	51.5	48.1
< 性年齢別 >										
男性(計)	(314)	49.7	40.8	4.5	4.8	0.3	90.4	9.2	54.1	45.5
10 代	(42)	52.4	42.9	2.4	2.4	0.0	95.2	4.8	54.8	45.2
20 代	(58)	41.4	46.6	5.2	6.9	0.0	87.9	12.1	46.6	53.4
30 代	(56)	50.0	39.3	8.9	1.8	0.0	89.3	10.7	58.9	41.1
40 代	(58)	41.4	51.7	1.7	3.4	1.7	93.1	5.2	43.1	55.2
50~64 歳	(55)	47.3	38.2	5.5	9.1	0.0	85.5	14.5	52.7	47.3
65 歳以上	(45)	71.1	22.2	2.2	4.4	0.0	93.3	6.7	73.3	26.7
女性(計)	(303)	46.9	47.2	2.0	3.6	0.3	94.1	5.6	48.8	50.8
10 代	(42)	38.1	61.9	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	38.1	61.9
20 代	(55)	32.7	49.1	9.1	9.1	0.0	81.8	18.2	41.8	58.2
30 代	(53)	43.4	49.1	1.9	5.7	0.0	92.5	7.5	45.3	54.7
40 代	(54)	53.7	42.6	0.0	3.7	0.0	96.3	3.7	53.7	46.3
50~64 歳	(57)	54.4	43.9	0.0	0.0	1.8	98.2	0.0	54.4	43.9
65 歳以上	(42)	59.5	38.1	0.0	2.4	0.0	97.6	2.4	59.5	40.5
< 自転車の利用頻度別 >										
ほとんど毎日	(180)	47.2	41.7	3.9	6.7	0.6	88.9	10.6	51.1	48.3
週に3~4回	(119)	56.3	35.3	2.5	5.0	0.8	91.6	7.6	58.8	40.3
週に1~2回	(183)	42.1	50.8	3.8	3.3	0.0	92.9	7.1	45.9	54.1
月に1~2回	(135)	51.1	45.2	2.2	1.5	0.0	96.3	3.7	53.3	46.7
< 自転車交通ルール・安全利用意識別 >										
どちらかと言えば意識している	(477)	52.6	41.1	2.3	3.8	0.2	93.7	6.1	54.9	44.9
どちらとも言えない	(108)	32.4	57.4	5.6	3.7	0.9	89.8	9.3	38.0	61.1
どちらかと言えば意識していない	(32)	37.5	40.6	9.4	12.5	0.0	78.1	21.9	46.9	53.1
< 自転車交通ルール・安全利用意識の変化別 >										
意識が高まった	(366)	64.2	33.3	1.4	0.8	0.3	97.5	2.2	65.6	34.2
意識がある程度は高まった	(203)	28.1	63.1	5.4	3.4	0.0	91.1	8.9	33.5	66.5
意識はあまり変わらない	(47)	12.8	44.7	8.5	34.0	0.0	57.4	42.6	21.3	78.7
意識が高まった(計)	(569)	51.3	43.9	2.8	1.8	0.2	95.3	4.6	54.1	45.7
意識しており、さらに高まった	(441)	55.8	40.8	1.8	1.6	0.0	96.6	3.4	57.6	42.4
どちらとも言えなかったが高まった	(101)	34.7	57.4	5.0	2.0	1.0	92.1	6.9	39.6	59.4
意識していなかったが高まった	(27)	40.7	44.4	11.1	3.7	0.0	85.2	14.8	51.9	48.1

(9) 自転車交通ルール・安全利用意識の変化

- 自転車交通ルール・安全利用意識の変化(5種類の動画及びポスターを見て、自転車の交通ルールを守ることや安全利用についての意識変化)をみると、「意識が高まった」が 59.3%で最も高く、「意識が高まった」と「意識がある程度は高まった」を合わせた「意識が高まった(計)」は 92.2%に達する。
- 5種類の動画及びポスターを見る前の自転車交通ルール・安全利用意識を問う質問で「どちらかと言えば意識している」と回答し、かつ動画及びポスターを見た後の自転車交通ルール・安全利用意識の変化を問う質問で「意識が高まった」又は「意識がある程度は高まった」と回答した「意識しており、さらに高まった者」は 71.5%であった。
- 一方、動画及びポスターを見る前の自転車交通ルール・安全利用意識を問う質問で「どちらかと言えば意識していない」と回答し、かつ動画及びポスターを見た後の自転車交通ルール・安全利用意識の変化を問う質問で「意識が高まった」又は「意識がある程度は高まった」と回答した者の比率は 4.4%にとどまった。
- 調査種別でみると、「意識が高まった(計)」は、インターネットパネル調査(91.2%)より、紙媒体によるアンケート調査(96.6%)の方が数値が高い。また、「意識しており、さらに高まった」と回答した者も、インターネットパネル調査(69.6%)より、紙媒体によるアンケート調査(79.5%)の方が数値が高かった。

図 自転車交通ルール・安全利用意識の変化



- 「意識が高まった」は女性 30 代で、「意識がある程度は高まった」は男性 40 代、女性 20 代で数値が高くなっている。
- また、男性 10 代では、「意識しており、さらに高まった」と回答した者の数値が高くなっている。

表 属性別にみた自転車交通ルール・安全利用意識の変化(総数は実数、その他は%)

※ 全体値より 10 ポイント以上高い数値を灰色で着色

	総数	意識が高まった	意識がある程度は高まった	意識はあまり変わらない	無回答	意識が高まった(計)	意識しており、さらに高まった	どちらとも言えなかったが高まった	意識していなかったが高まった
全 体	(617)	59.3	32.9	7.6	0.2	92.2	71.5	16.4	4.4
< 性年齢別 >									
男性(計)	(314)	60.5	31.8	7.6	0.0	92.4	73.2	14.0	5.1
10 代	(42)	69.0	26.2	4.8	0.0	95.2	83.3	7.1	4.8
20 代	(58)	63.8	31.0	5.2	0.0	94.8	67.2	24.1	3.4
30 代	(56)	53.6	37.5	8.9	0.0	91.1	75.0	5.4	10.7
40 代	(58)	50.0	44.8	5.2	0.0	94.8	69.0	20.7	5.2
50~64歳	(55)	63.6	21.8	14.5	0.0	85.5	70.9	10.9	3.6
65歳以上	(45)	66.7	26.7	6.7	0.0	93.3	77.8	13.3	2.2
女性(計)	(303)	58.1	34.0	7.6	0.3	92.1	69.6	18.8	3.6
10 代	(42)	59.5	33.3	7.1	0.0	92.9	66.7	23.8	2.4
20 代	(55)	41.8	43.6	14.5	0.0	85.5	54.5	23.6	7.3
30 代	(53)	69.8	22.6	7.5	0.0	92.5	81.1	7.5	3.8
40 代	(54)	57.4	38.9	3.7	0.0	96.3	70.4	24.1	1.9
50~64歳	(57)	56.1	35.1	7.0	1.8	91.2	68.4	17.5	5.3
65歳以上	(42)	66.7	28.6	4.8	0.0	95.2	78.6	16.7	0.0
< 自転車の利用頻度別 >									
ほとんど毎日	(180)	60.6	30.6	8.9	0.0	91.1	73.3	14.4	3.3
週に3~4回	(119)	65.5	28.6	5.0	0.8	94.1	73.9	17.6	2.5
週に1~2回	(183)	56.3	33.9	9.8	0.0	90.2	69.4	15.8	4.9
月に1~2回	(135)	56.3	38.5	5.2	0.0	94.8	69.6	18.5	6.7
< 自転車交通ルール・安全利用意識別 >									
どちらかと言えば意識している	(477)	64.4	28.1	7.3	0.2	92.5	92.5	0.0	0.0
どちらとも言えない	(108)	40.7	52.8	6.5	0.0	93.5	0.0	93.5	0.0
どちらかと言えば意識していない	(32)	46.9	37.5	15.6	0.0	84.4	0.0	0.0	84.4

3 分析結果の総括

(1) 自転車の利用頻度

- 自転車の利用頻度は、「週に1～2回」が 29.7%で最も高く、週に1回以上利用する人が全体の8割弱を占める。利用頻度「ほとんど毎日」は、男性 10 代、女性 20 代で数値が高い。

(2) 自転車交通ルール・安全利用意識

- 自転車の交通ルールを守ることや安全利用については、「どちらかと言えば意識している」が 77.3%で最も高い。

(3) 「ながらスマホ禁止」動画・ポスター

ア 理解度とルール遵守意向

- 全体では、「だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う」が 86.5%であり、理解度、ルール遵守意向とも高い数値である。
- 若年層では、男性 10 代、女性 20 代で、「ルールを守ろうと思わない(計)」が、男性 20 代で、「理解できなかった(計)」の数値が高い。
- 高齢層では、男性 65 歳以上、女性 50 歳以上で、「だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う」及び「ルールを守ろうと思う(計)」の項目において全体値より5ポイント以上高い数値となっている。

イ 共感した内容、危険性を実感した要素

- 動画、ポスターの要素ともに、“タイトル”と“周囲が全く見えていない”というシーン・文言が上位を占めた。
- 動画・ポスター共通の要素では、“道路交通法違反”という文言の数値が高い。
- 男性 10 代では、動画の要素、ポスターの要素ともに、“オバケ”の絵に関する項目の数値が高い。また、動画・ポスター共通の要素で、全体値との比較においては、“道路交通法違反”という文言よりも、「懲役や罰金の説明」、「損害賠償についての説明」、「警察庁のマーク」の数値が高い。
- 高齢層、特に女性 65 歳以上は、多くの項目で全体値を上回ったが、特に、ポスターの要素で「周囲を見ているつもりでも、実は全く見えていない」という文言が、全体値を 20 ポイント以上上回った。
- 自転車交通ルール・安全利用意識の変化別で、意識が高まったと回答した者は、動画の要素で“タイトル”“周囲が全く見えていない”というシーン・文言、「人やクルマと衝突しそうになり、歩行者、ドライバー、主人公が驚いている状況」の数値が高く、どちらとも言えなかったが高まった層は「警察庁のマーク」、意識していなかったが高まった層は「ながらスマホは、道路交通法違反」という文言」の数値が高い。

表 「ながらスマホ禁止」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素：全体の上位項目

動画の要素	ポスターの要素	動画・ポスター共通の要素
●冒頭の「ながらスマホ禁止」というタイトル ●「周囲を見ているつもりでも、実は全く見えていない」というシーンと文言	●「ながらスマホ」というタイトル ●「周囲を見ているつもりでも、実は全く見えていない」という文言	●「ながらスマホは、道路交通法違反」という文言

表 「ながらスマホ禁止」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素：性年齢別

※ 全体値より5ポイント以上数値が高い項目/ただし、高齢層は多くの項目が全体値を上回ったため、女性65歳以上で全体値より20ポイント以上数値が高い項目を掲載

動画の要素	ポスターの要素	動画・ポスター共通の要素
男性 10代 ●「周囲を見ているつもりでも、実は全く見えていない」というシーンと文言 ●「恐怖のながらスマホ」という怖い顔のオバケが現れてくる表現 ●オバケの「危険だから、絶対やめよう」という警告 女性 40代 ●冒頭の「ながらスマホ禁止」というタイトル	男性 10代 ●「ながらスマホ」というタイトル ●人やクルマと衝突しそうになり、歩行者、ドライバー、主人公が驚いている3コマの絵 ●ポスター中央の怒った表情のオバケ 女性 30代 ●「危険だから、絶対やめよう!」という文言 男性 40代 ●「ながらスマホ」というタイトル ●「周囲を見ているつもりでも、実は全く見えていない」という文言 女性 65歳以上 ●「周囲を見ているつもりでも、実は全く見えていない」という文言	男性 10代 ●懲役や罰金の説明 ●損害賠償についての説明 ●警察庁のマーク 女性 30代 ●警察庁のマーク 男性 40代 ●懲役や罰金の説明 ●損害賠償についての説明 女性 40代 ●警察庁のマーク

表 「ながらスマホ禁止」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素：自転車交通ルール・安全利用意識の変化別

※ 全体値より5ポイント以上数値が高い項目

動画の要素	ポスターの要素	動画・ポスター共通の要素
意識が高まった層 ●「冒頭の「ながらスマホ禁止」というタイトル」 ●「周囲を見ているつもりでも、実は全く見えていない」というシーンと文言 ●人やクルマと衝突しそうになり、歩行者、ドライバー、主人公が驚いている状況	該当なし	どちらも言えなかったが高まった層 ●警察庁のマーク 意識していなかったが高まった層 ●「ながらスマホは、道路交通法違反」という文言

ウ 「ながらスマホ禁止」を効果的にアピールする方法（自由回答）

- 自由回答では、「懲役、罰金、罰則、損害賠償の強調」など刑事・民事上の責任を強調すること、もっとリアルな描写・表現の必要性、具体的な事故事例を提示することなどの回答がみられた。

表 「ながらスマホ禁止」を効果的にアピールする方法(自由回答):上位項目

上位項目	具体的回答内容例
懲役、罰金、罰則、損害賠償の強調	●ながらスマホ事故の損害賠償事例を具体的に示せば、さらによいと思う。 ●懲役や罰金の説明、損害賠償についての説明が小さいので、もっと目につくようにした方がよいと思う。 ●懲役や罰金の説明を読み上げると、頭に残りそう。
もっとリアルに恐怖感、危険性、結果の悲惨さをアピール	●絵やデザインの感じをもっとリアルに。 ●救急車で運ばれる描写。 ●事例をもとにショート動画を配信。
事故、人的被害の事例、発生状況、体験談を紹介	●ながらスマホでの事故件数や事例をわかりやすく見せる。 ●被害者の声を取り上げる。

(4) 「夜間はライトを点灯」動画・ポスター

ア 理解度とルール遵守意向

- 全体では、「だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う」が 89.0%であり、理解度、ルール遵守意向とも高い数値である。
- 若年層では、女性 20 代で、「理解できなかった(計)」、「ルールを守ろうと思わない(計)」の数値が高い。
- 高齢層では、女性 65 歳以上で、「だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う」の数値が高い。

イ 共感した内容、危険性を実感した要素

- 動画、ポスターの要素ともに、“タイトル”と“自分も相手からも見えない、気づかない、気づけない”を表す絵やシーンが上位を占めた。
- 動画・ポスター共通の要素では、“道路交通法違反”という文言の数値が高い。
- 男女 10 代では、動画の要素、ポスターの要素で、“道路に倒れこんだり、車と衝突しそうになる”絵やシーンに関する数値が高い。
- 女性 30 代、男性 40 代では、動画の要素、ポスターの要素で、“タイトル”、“衝突時の効果音”及び“衝突する絵”に関する数値が高い。
- 50 歳以上では、動画の要素、ポスターの要素ともに、“タイトル”の数値が高い。
- 自転車交通ルール・安全利用意識の変化別で、「意識が高まった」と回答した者は、動画、ポスターの要素ともに“タイトル”、動画の要素では“夜間で見えない、気づかないシーン”の危険性に関する項目、動画・ポスター共通の要素では、“道路交通法違反”という文言の数値が高い。
- 意識していなかったが高まった層は、ポスターの要素で「安全のためにライトをつけよう！」という呼びかけの数値が高い。

表 「夜間はライトを点灯」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素:全体の上位項目

動画の要素	ポスターの要素	動画・ポスター共通の要素
<ul style="list-style-type: none"> ●冒頭の「夜間はライトを点灯」というタイトル ●「夜間にライトをつけないと・・・自転車は歩行者に気づけない」暗がりで見えない歩行者に衝突するシーン ●「クルマは自転車に気づかない」無灯火の主人公に向かって、車が迫りくるシーン ●「無灯火だと・・・相手が見えない、相手から見えない」という解説 	<ul style="list-style-type: none"> ●「見えない夜道は危険/夜間はライトを点灯！」というタイトル ●無灯火で走行し、歩行者と衝突する絵「自転車は歩行者に気づけない」 ●無灯火で走行し、車と衝突しそうになる絵「クルマは自転車に気づかない」 	<ul style="list-style-type: none"> ●「夜間の無灯火走行は、道路交通法違反」という文言

表 「夜間はライトを点灯」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素：性年齢別

※ 全体値より10ポイント以上数値が高い項目/女性50～64歳、65歳以上は、全体値より15ポイント以上数値が高い項目

動画の要素	ポスターの要素	動画・ポスター共通の要素
男性 10代 ●テールランプに照らされ、道路に倒れ込む主人公のシーン 女性 30代 ●冒頭の「夜間はライトを点灯」というタイトル ●バトカーのサイレン、衝突時などの効果音 女性 65歳以上 ●冒頭の「夜間はライトを点灯」というタイトル ●「夜間にライトをつけないと・・・自転車は歩行者に気づけない」暗がりで見えない歩行者に衝突するシーン	女性 10代 ●無灯火で走行し、車と衝突しそうになる絵「クルマは自転車に気づかない」 男性 40代 ●無灯火で走行し、歩行者と衝突する絵「自転車は歩行者に気づけない」 女性 50～64歳 ●「見えない夜道は危険/夜間はライトを点灯！」というタイトル 女性 65歳以上 ●「見えない夜道は危険/夜間はライトを点灯！」というタイトル	男性 10代 ●罰金の説明 女性 65歳以上 ●「夜間の無灯火走行は、道路交通法違反」という文言 ●罰金の説明

表 「夜間はライトを点灯」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素：自転車交通ルール・安全利用意識の変化別

※ 全体値より5ポイント以上数値が高い項目

動画の要素	ポスターの要素	動画・ポスター共通の要素
意識が高まった層 ●冒頭の「夜間はライトを点灯」というタイトル ●「夜間にライトをつけないと・・・自転車は歩行者に気づけない」暗がりで見えない歩行者に衝突するシーン ●「クルマは自転車に気づかない」無灯火の主人公に向かって、車が迫りくるシーン	意識が高まった層 ●「見えない夜道は危険/夜間はライトを点灯！」というタイトル 意識していなかったが高まった層 ●「安全のためにライトをつけよう！」という呼びかけ	意識が高まった層 ●「夜間の無灯火走行は、道路交通法違反」という文言

ウ 「夜間はライトを点灯」を効果的にアピールする方法（自由回答）

- 自由回答では、「懲役、罰金、罰則、損害賠償の強調」など刑事・民事上の責任を強調すること、ライトをつけない場合の見え方や暗さをうまく伝えてほしいという要望や、車と衝突して倒れている描写を評価するなどの回答がみられた。

表 「夜間はライトを点灯」を効果的にアピールする方法(自由回答):上位項目

上位項目	具体的回答内容例
懲役、罰金、罰則、損害賠償の強調	●罰金についてもう少し強調してほしい。 ●初めに罰則の表示から始まった方が記憶に残る。
相手からの見えにくさを実写・文言・イラストで強調	●ライトをつけた時と、つけていない時の、対向車からの見え方を載せて比較できるようにする。 ●もっと画面を暗くした方がよい。
危険性が伝わった、よくできている、このままでよい	●車と衝突して倒れている描写は、すごく現実味があって、気をつけようという気になった。

(5) 「車道が原則、左側を通行」 動画・ポスター

ア 理解度とルール遵守意向

- 全体では、「だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う」が 86.1%であり、理解度、ルール遵守意向とも高い数値である。
- 若年層では、女性 20 代では、「あまりよく理解できなかったし、ルールを守ろうという気にはならない」、「理解できなかった(計)」、「ルールを守ろうと思わない(計)」が、全体値と比べ 10 ポイント以上高い数値となっている。女性 10 代で「理解できた(計)」が 100.0%である。
- 中年層では、男性 30 代で「だいたい理解できたが、ルールを守ろうという気にはならない」、「理解できなかった(計)」が、全体値より5ポイント以上高い数値となっている。
- 高齢層では、女性 50～64 歳では、「だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う」が 98.2%と高くなっている。女性 50 歳以上では、「理解できた(計)」が 100.0%である。

イ 共感した内容、危険性を実感した要素

- 動画、ポスターの要素ともに、タイトルの数値が高い。
- 動画の要素で、「何で右側走ってるの？/逆走するとぶつかるよ！」と驚く対向車などのシーン」の数値も高い。ポスターの要素では、「「自転車はクルマの仲間/原則、左側通行！」というタイトル」の数値が高い。この“自転車はクルマの仲間”という文言に関し、動画の要素においても、“クルマも自転車も”という文言が含まれた項目が3番目に数値が高い。このことから、自転車も車両という認知促進の必要性が認められる。
- 男性 10 代では、他のテーマと同様に、動画・ポスター共通の要素で、「損害賠償についての説明」、「警察庁のマーク」の数値が高い。
- 男性 10 代と女性 30 代で、「何で右側走ってるの？/逆走するとぶつかるよ！」という動画に登場する人物(対向車のドライバーなど)の台詞としての文言の項目の数値が高い。
- 女性 65 歳以上では、動画、ポスターの要素ともに、“タイトル”の数値が高い。
- 自転車交通ルール・安全利用意識の変化別の意識が高まったと回答した者は、動画の要素で、“タイトル”と「何で右側走ってるの？/逆走するとぶつかるよ！」と驚く対向車などのシーン」、ポスターの要素で、“タイトル”と「右側通行をして、対向車などと衝突しそうになる2コマの絵」、動画・ポスター共通の要素で、「懲役や罰金の説明」の数値が高い。

表 「車道が原則、左側を通行」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素:全体の上位項目

動画の要素	ポスターの要素	動画・ポスター共通の要素
<ul style="list-style-type: none"> ●冒頭の「車道が原則、左側を通行」というタイトル ●「何で右側走ってるの？/逆走するとぶつかるよ！」と驚く対向車などのシーン ●「クルマも自転車も、原則、左側通行！」という解説 	<ul style="list-style-type: none"> ●「自転車はクルマの仲間/原則、左側通行！」というタイトル 	<ul style="list-style-type: none"> ●懲役や罰金の説明

表 「車道が原則、左側を通行」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素：性年齢別

※ 全体値より10ポイント以上数値が高い項目/女性50～64歳、65歳以上は、全体値より20ポイント以上数値が高い項目

動画の要素	ポスターの要素	動画・ポスター共通の要素
男性 10代 ●「何で右側走ってるの？/逆走するとぶつかるよ！」と驚く対向車などのシーン ●右側通行の自転車と「左側」の文字を点滅させ強調している表現 女性 30代 ●「何で右側走ってるの？/逆走するとぶつかるよ！」と驚く対向車などのシーン 女性 65歳以上 ●冒頭の「車道が原則、左側を通行」というタイトル	男性 10代 ●左側通行を守って走行している主人公の絵 女性 65歳以上 ●「自転車はクルマの仲間/原則、左側通行！」というタイトル	男性 10代 ●損害賠償についての説明 ●警察庁のマーク

表 「車道が原則、左側を通行」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素：自転車交通ルール・安全利用意識の変化別

※ 全体値より5ポイント以上数値が高い項目

動画の要素	ポスターの要素	動画・ポスター共通の要素
意識が高まった層 ●冒頭の「車道が原則、左側を通行」というタイトル ●「何で右側走ってるの？/逆走するとぶつかるよ！」と驚く対向車などのシーン	意識が高まった層 ●「自転車はクルマの仲間/原則、左側通行！」というタイトル ●右側通行をして、対向車などと衝突しそうになる2コマの絵 意識していなかったが高まった層 ●「一方通行等の場合を除き、車道の右側通行は、道路交通法違反」という文言	意識が高まった層 ●懲役や罰金の説明 意識していなかったが高まった層 ●懲役や罰金の説明

ウ 「車道が原則、左側を通行」「車道が原則、左側を通行」を効果的にアピールする方法（自由回答）

- 自由回答では、「懲役、罰金、罰則、損害賠償の強調」など刑事・民事上の責任を強調すること、自転車販売店にパンフレットを配布、道路表面に「自転車は左側通行」と表示、自転車用の道路整備すべきなどの回答がみられた。

表 「車道が原則、左側を通行」を効果的にアピールする方法(自由回答)：上位項目

上位項目	具体的回答内容例
学校、自転車販売店、交通機関等で積極的に広報啓発する(ポスター・講演含む)	●「自転車販売店にパンフレットを配布して、周知活動に協力してもらおう」、「若者に対する交通指導をお願いしたい、小さい頃に教えられたことは覚えているものだ」
懲役、罰金、罰則、損害賠償の強調	●罰金を高くする。 ●罰則を強化し、具体的にどういう罪になるかをしっかりと示す。
わかりやすい標識、安全な自転車専用通行帯の確保・整備	●「道路表面に「自転車は左側通行」と目立つように表示する」、「自転車用の道路を整備すべき」

(6) 「飲酒運転は禁止」 動画・ポスター

ア 理解度とルール遵守意向

- 全体では、「だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う」が 89.0%であり、理解度、ルール遵守意向とも高い数値である。
- 若年層では、女性 20 代で、「あまりよく理解できなかったし、ルールを守ろうという気にはならない」、「理解できなかった(計)」、「ルールを守ろうと思わない(計)」が、全体値と比べ 10 ポイント以上高い数値となっている。
- 中年年齢層、高年齢層では、男性 65 歳以上、女性 40 歳以上で「だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う」、女性 40 歳以上で「ルールを守ろうと思う(計)」の項目において全体値よりも5ポイント以上数値が高くなっている。

イ 共感した内容、危険性を実感した要素

- 動画、ポスターの要素ともに、“タイトル”の数値が高い。また、主人公の視点が定まらない様子の描写も高い数値となっている。
- 動画・ポスター共通の要素では、“道路交通法違反”という文言の数値が高い。
- 男性 10 代では、視点が定まらないなど飲酒状態のリアルな描写や、衝突シーンなどの数値が高い。また、他のテーマと同様に、動画・ポスター共通の要素で、“道路交通法違反”の文言よりも、「懲役や罰金」、「損害賠償についての説明」、「警察庁のマーク」の数値が高い。
- 女性 30 代では、動画の要素で、「主人公と歩行者が倒れ込むシーン」、「「飲んだら、絶対乗らない」という警告」の数値が高い。
- 女性 65 歳以上は、ポスターの要素で、「「アルコールの運転への影響は自転車もクルマと同じ」の文言」、動画・ポスター共通の要素で、「「飲酒運転は、道路交通法違反」という文言」の数値が高い。
- 自転車交通ルール・安全利用意識の変化別で、意識が高まったと回答した者は、動画の要素では“タイトル”、ポスターの要素では、「アルコールの運転への影響は自転車もクルマと同じ」の文言の数値が高い。
- 意識していなかったが高まった層は、動画の要素で「赤ら顔で飲酒運転し、視点が定まらない主人公の状態」、ポスターの要素で「衝突し、倒れ込む主人公と歩行者の2コマの絵」、動画・ポスター共通の要素で「「飲酒運転は、道路交通法違反」という文言」の数値が高い。

表 「飲酒運転は禁止」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素:全体の上位項目

動画の要素	ポスターの要素	動画・ポスター共通の要素
<ul style="list-style-type: none"> ●冒頭の「飲酒運転は禁止」というタイトル ●赤ら顔で飲酒運転し、視点が定まらない主人公の状態 	<ul style="list-style-type: none"> ●「アルコールの運転への影響は自転車もクルマと同じ」の文言 ●「飲酒運転は、絶対ダメ!」というタイトル ●視点が定まらず、歩行者が二重・三重に見える絵 	<ul style="list-style-type: none"> ●「飲酒運転は、道路交通法違反」という文言

表 「飲酒運転は禁止」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素：性年齢別

※ 全体値より10ポイント以上数値が高い項目/男性65歳以上は、全体値より20ポイント以上数値が高い項目

動画の要素	ポスターの要素	動画・ポスター共通の要素
男性 10代 ●赤ら顔で飲酒運転し、視点が定まらない主人公の状態 ●歩行者と衝突し、画面が左右に裂けていくシーン ●主人公と歩行者が倒れ込むシーン 女性 30代 ●主人公と歩行者が倒れ込むシーン ●「飲んだら、絶対乗らない」という警告	男性 10代 ●「飲酒運転は、絶対ダメ!」というタイトル ●視点が定まらず、歩行者が二重・三重に見える絵 ●衝突し、倒れ込む主人公と歩行者の2コマの絵 女性 65歳以上 ●「アルコールの運転への影響は自転車もクルマと同じ」の文言	男性 10代 ●懲役や罰金の説明 ●損害賠償についての説明 ●警察庁のマーク 女性 65歳以上 ●「飲酒運転は、道路交通法違反」という文言

表 「飲酒運転は禁止」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素：自転車交通ルール・安全利用意識の変化別

※ 全体値より5ポイント以上数値が高い項目

動画の要素	ポスターの要素	動画・ポスター共通の要素
意識が高まった層 ●冒頭の「飲酒運転は禁止」というタイトル 意識していなかったが高まった層 ●赤ら顔で飲酒運転し、視点が定まらない主人公の状態	意識が高まった層 ●「アルコールの運転への影響は自転車もクルマと同じ」の文言 意識していなかったが高まった層 ●衝突し、倒れ込む主人公と歩行者の2コマの絵	意識していなかったが高まった層 ●「飲酒運転は、道路交通法違反」という文言

ウ 「飲酒運転は禁止」を効果的にアピールする方法（自由回答）

- 自由回答では、「懲役、罰金、罰則、損害賠償の強調」など刑事・民事上の責任を強調すること、飲食店や大学などでのポスターの掲出などの回答がみられた。

表 「飲酒運転は禁止」を効果的にアピールする方法(自由回答)：上位項目

上位項目	具体的回答内容例
懲役、罰金、罰則、損害賠償の強調	●具体的な損害賠償額を載せる。 ●自転車も自動車同様の罰則の徹底が有効。
学校、居酒屋、飲食店、自転車販売店、交通機関等で積極的に広報啓発する(ポスター・講演含む)	●飲食店で、自転車の飲酒運転の注意喚起ポスターを見たことがあるが、よいことだと思った。 ●お酒に触れる機会が増え始めるのは大学生の頃だと思うので、大学などにポスターを貼ればよい。
危険性が伝わった、このままでよい、気を付けたい、酒を控える	●酔った感じや危険を示唆する表現がよく出ている。 ●誰か見守り代行をつけて運転をさせないように呼びかける。

(7) 「交差点では一時停止、信号を守る」動画・ポスター

ア 理解度とルール遵守意向

- 全体では、「だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う」が 88.3%であり、理解度、ルール遵守意向とも高い数値である。
- 若年層では、男性 10 代、女性 20 代で、「ルールを守ろうと思わない(計)」、男女 20 代で「理解できなかった(計)」の数値が高い。
- 中年層では、男性 30 代で、「ルールを守ろうと思わない(計)」の数値が高い。
- 高齢層では、女性 50 歳以上で、「ルールを守ろうと思う(計)」の数値が高い。特に女性 50～64 歳では 100.0%である。

イ 共感した内容、危険性を実感した要素

- 動画の要素では、“タイトル”とともに、“出会い頭の危険性”を表すシーンの数値が高い。
- ポスターの要素では、「「自転車もクルマと同じ」という文言」の数値が高い。他のテーマと同様“自転車はクルマの仲間”に関連した項目の数値が高い。
- 10 代から 40 代では、出会い頭の危険性、衝突のシーンや絵に関する項目の数値が高い。
- 女性 50 歳以上では、動画の要素で“タイトル”の数値が高い。
- 自転車交通ルール・安全利用意識の変化別で、意識が高まったと回答した者は、動画の要素で、“タイトル”と“出会い頭の危険性”の解説、ポスターの要素で、「「自転車もクルマと同じ」という文言」、動画・ポスター共通の要素で「懲役や罰金の説明」の数値が高い。意識していなかったが高まった層は、ポスターの要素で「「一時不停止、信号無視は、道路交通法違反」という文言」、動画・ポスター共通の要素で、「損害賠償についての説明」、「警察庁のマーク」の数値が高い。

表 「交差点では一時停止、信号を守る」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素:全体の上位項目

動画の要素	ポスターの要素	動画・ポスター共通の要素
<ul style="list-style-type: none"> ●冒頭の「交差点では一時停止、信号を守る」というタイトル ●「自動車との事故は、出会い頭、右左折時が多い」という解説 ●赤い矢印が伸びてきて、出会い頭の危険性を表すシーン ●出会い頭に、主人公とクルマがぶつかり、画面が左右に裂けていくシーン 	<ul style="list-style-type: none"> ●「「自転車もクルマと同じ」という文言 	<ul style="list-style-type: none"> ●懲役や罰金の説明

表 「交差点では一時停止、信号を守る」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素：性年齢別

※ 男性 10 代は全体値より 10 ポイント以上数値が高い項目/男性 30 代・40 代、女性 40 代は、全体値より 5 ポイント以上数値が高い項目のうち、比較的全体値より数値が高い項目/50 歳以上は、全体値より 20 ポイント以上数値が高い項目。

動画の要素	ポスターの要素	動画・ポスター共通の要素
<p>男性 10 代</p> <ul style="list-style-type: none"> ●赤い矢印が伸びてきて、出会い頭の危険性を表すシーン ●「一時不停止、信号無視は大きな事故につながる」という解説 <p>男性 30 代</p> <ul style="list-style-type: none"> ●赤い矢印が伸びてきて、出会い頭の危険性を表すシーン <p>女性 40 代</p> <ul style="list-style-type: none"> ●出会い頭に、主人公とクルマがぶつかり、画面が左右に裂けていくシーン <p>女性 50～64 歳</p> <ul style="list-style-type: none"> ●冒頭の「交差点では一時停止、信号を守る」というタイトル <p>女性 65 歳以上</p> <ul style="list-style-type: none"> ●冒頭の「交差点では一時停止、信号を守る」というタイトル 	<p>男性 10 代</p> <ul style="list-style-type: none"> ●一時停止を怠り、主人公とクルマが衝突する 2 コマの絵 ●「一時停止を守る/信号を守る」という呼びかけと、それを実行する主人公の 2 コマの絵 <p>男性 40 代</p> <ul style="list-style-type: none"> ●「交差点では一時停止、信号を守る！」というタイトル <p>女性 65 歳以上</p> <ul style="list-style-type: none"> ●「自転車もクルマと同じ」という文言 	<p>男性 10 代</p> <ul style="list-style-type: none"> ●損害賠償についての説明 ●警察庁のマーク <p>女性 50～64 歳</p> <ul style="list-style-type: none"> ●懲役や罰金の説明

表 「交差点では一時停止、信号を守る」動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素：自転車交通ルール・安全利用意識の変化別

※ 全体値より 5 ポイント以上数値が高い項目

動画の要素	ポスターの要素	動画・ポスター共通の要素
<p>意識が高まった層</p> <ul style="list-style-type: none"> ●冒頭の「交差点では一時停止、信号を守る」というタイトル ●「自動車との事故は、出会い頭、右左折時が多い」という解説 	<p>意識が高まった層</p> <ul style="list-style-type: none"> ●「自転車もクルマと同じ」という文言 <p>どちらも言えなかったが高まった層</p> <ul style="list-style-type: none"> ●一時停止を怠り、主人公とクルマが衝突する 2 コマの絵 <p>意識していなかったが高まった層</p> <ul style="list-style-type: none"> ●「一時不停止、信号無視は、道路交通法違反」という文言 	<p>意識が高まった層</p> <ul style="list-style-type: none"> ●懲役や罰金の説明 <p>意識していなかったが高まった層</p> <ul style="list-style-type: none"> ●損害賠償についての説明 ●警察庁のマーク

ウ 「交差点では一時停止、信号を守る」を効果的にアピールする方法（自由回答）

- 自由回答では、「懲役、罰金、罰則、損害賠償の強調」など刑事・民事上の責任を強調すること、「確認・判断を正しく守って！」などの文言追加、電車内の電子ディスプレイ広告、小学校の授業などへの取り入れの要望などの回答がみられた。

表 「交差点では一時停止、信号を守る」を効果的にアピールする方法(自由回答)：上位項目

上位項目	具体的回答内容例
懲役、罰金、罰則、損害賠償の強調	<ul style="list-style-type: none"> ●自転車も自動車と同じで、罰則があることを強く伝えるべき。 ●一時停止しなかったことによる事故や、賠償金額などの提示。
危険性が伝わった、このままでよい、気を付けたい	<ul style="list-style-type: none"> ●動画の一時停止や信号のルールは間違いなく伝わっていると思う。追加して言うなら「確認・判断を正しく守って！」などの文言があればよい。
学校、自転車販売店、交通機関等で積極的に広報啓発する(ポスター・講演含む)	<ul style="list-style-type: none"> ●電車内の電子ディスプレイ広告等を使う。 ●小学校の授業などに取り入れてほしい。

(8) ヘルメット着用への意識

- ヘルメット着用への意識は、「必要だと思う(計)」は 92.2%と高い。「着用したい・している(計)」は 51.5%で、「着用しようと思わない(計)」は 48.1%と必要性は感じているものの、実際に着用する・しないについては、考えが二分されている。

(9) 自転車交通ルール・安全利用意識の変化

- 自転車交通ルール・安全利用意識の変化(5種類の動画及びポスターを見て、自転車の交通ルールを守ることや安全利用についての意識変化)は、「意識が高まった」が 59.3%で、「意識がある程度は高まった」を合わせた「意識が高まった(計)」は 92.2%に達する。
- 動画及びポスターを見る前から意識しており、さらに高まった者は 71.5%であった。
- 動画及びポスターを見る前は意識していなかったが、意識が高まった又は意識がある程度は高まったと回答した者は 4.4%にとどまった。

4 自転車交通ルール・安全利用への意識変化を促す要因の抽出

(1) タイトルの重要性

- 5つのテーマ全てにおいて、共感した内容、危険性を実感した要素として、動画でもポスターでも「タイトル」の数値が高い。また、自転車交通ルール・安全利用意識の変化別で、意識が高まったと回答した者における数値も高かった。
- テーマごとにタイトルに込めるメッセージや文言は異なってくるが、その見せ方、文字色、サイズ、ナレーションも含め、タイトルの出し方が、意識変化を促す要因として非常に重要となる。

(2) 違法性の認識

- 5つのテーマ全てにおいて、動画・ポスター共通の要素として、違法性を認識させる項目の数値が高かった。
- 自転車の交通ルールを守らないことが「道路交通法違反」であることを明確に示すことで、違法性を認識する人が多いと言える。

ただし、年齢層による違いがあり、若年層では違法性に対する数値は相対的に低かった。自転車利用者に対する意識調査において、10・20代の若年層は、違反であることを理解した上で、ルールを守らない傾向がみられていたものであるが、それが裏付けられるような結果となっている。

若年層においては、むしろ、刑事・民事上の責任の重さを訴求する方が効果的である。(詳細後述(3))

(3) 刑事・民事上の重大な責任の認識

- 5つのテーマ全てにおいて、動画・ポスター共通の要素として、刑事・民事上の重大な責任を認識させる項目の数値が高く、自由回答でも、5つのテーマ全てで上位項目に挙げられている。
- 特に10代などで数値が高かった項目であり、若年層に対しては、道路交通法違反という文言よりも、懲役・罰金・罰則・損害賠償を訴求した方が効果的である。

(4) 事例・データによる信憑性の訴求

- 全てのテーマに関する自由回答で、実際の事故事例を使った説明や事故の発生状況・件数を示すことで、信憑性・訴求力を高められるとする意見が多くみられる。

(5) リアルな映像・写真等の利用

- リアルな映像、写真等の利用に関しては、自由回答において、概ね全てのテーマにおいて上位項目に挙げられている。実際の事故の映像・写真を見せて、事故の重大性を訴求すべきとするものである。
- また、若年層や中年層では、動画の要素などで、共感した内容、危険性を実感した要素として、“衝突シーン”や“主人公が倒れ込んだシーン”の回答が多くみられた。

(6) 自転車も車両であることの認識の徹底

- 「自転車はクルマの仲間/原則、左側通行！」など、「自転車もクルマと同じ・・・」という文言に関する項目の数値が全体的に高い。

クルマやバイクを引き合いに出しつつ、自転車が車両であることを認識させることが、自転車交通ルール・安全利用への意識変化を促す要因のひとつとなる。

(7) 各テーマ別にみた意識変化を促す要因

ア 「ながらスマホ禁止」

◎ 周囲が全く見えていないという文言・警告

ながらスマホの危険性を訴求するシーン・文言として、周囲が全く見えていないという文言・警告に関する項目の数値が高かった。全ての年代で数値が高く、特に、高年齢層において数値の高さが顕著であった。また、自転車交通ルール・安全利用意識の変化別で「意識が高まった」と回答した者における数値も高かった。

◎ オバケの絵

特に10代の若年層では、「オバケの絵」に関する項目の数値が高かった。

イ 「夜間はライトを点灯」

◎ 自分からも、相手からも、見えない、気づかないという文言・警告

動画・ポスターで共感した内容、危険性を実感した要素として、「タイトル」に続いて、自分からも、相手からも、見えない、気づかないという文言・警告に関する項目の数値が高かった。自由回答でも、無灯火の場合、対向車、歩行者など相手からの見え方をわからせることが重要という意見もあった。

ウ 「車道が原則、左側を通行」

◎ 登場人物の声・台詞

動画の要素で、悲鳴等以外で、登場人物の台詞や驚きの声を文言で表示したのは、このテーマのみであったが、「何で右側走ってるの？/逆走するとぶつかるよ！」と驚く対向車などのシーン」が、タイトルに次いで高い数値であった。

第三者が語るナレーションや文言よりも、登場人物に語らせる方がストーリーとして、理解しやすく、気づきを与えるきっかけとなりやすいものと考えられる。

エ 「飲酒運転は禁止」

◎ 酒に酔っている状態をリアルに表現

動画の要素で、赤ら顔、視点が定まらない様子など、酒に酔っている状態のリアルな描写に関する数値が高い。自由回答でも、その描写を評価する意見も多かった。

オ 「交差点では一時停止、信号を守る」

◎ 出会い頭の危険性の訴求

動画の要素で、「タイトル」に続き、2番目から4番目に数値が高かった項目全てに、出会い頭の危険性の文言が含まれてる。具体的に危険な場所を示している点が評価されたものと考えられる。

5 インターネットリンク調査における広告動画配信

YouTube において広告動画を1テーマにつき最低5万回(5テーマで合計 25 万回)再生されるよう配信を行った。パソコンやスマートフォン等で再生された広告動画をクリック(スマートフォンではタップ)した際に、アンケート回答画面へリンクするよう設定し配信したものの、アンケートの回答は得ることができなかった。

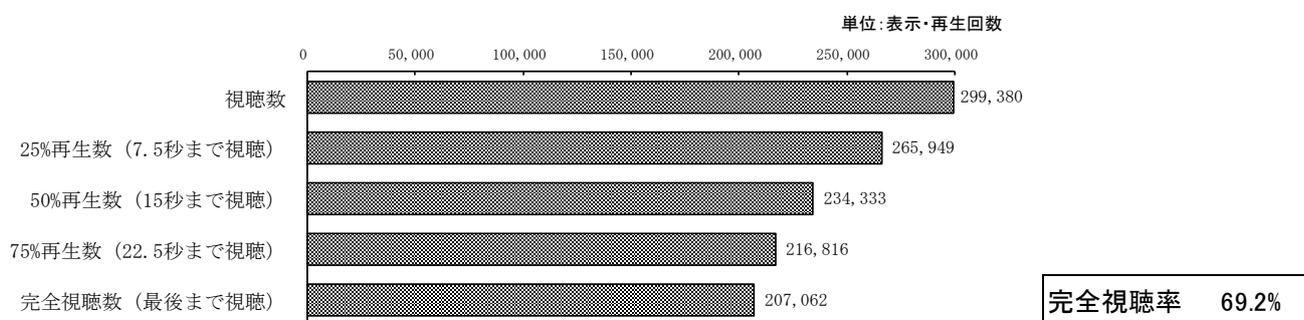
そのため、広告動画の再生状況について分析したことから、その結果を下記に記載する。

なお、広告動画は1テーマにつき 30 秒で制作したものであるが、5秒経過すると「広告をスキップ」というボタンが表示され、同ボタンをクリック(スマートフォンではタップ)すると、その時点で広告動画の再生は終了する。

また、「視聴数」とは、スキップ可能な5秒経過後も続けて再生された回数、「完全視聴率」とは、視聴数に占める完全視聴数(最後まで視聴された回数)の割合をいう。

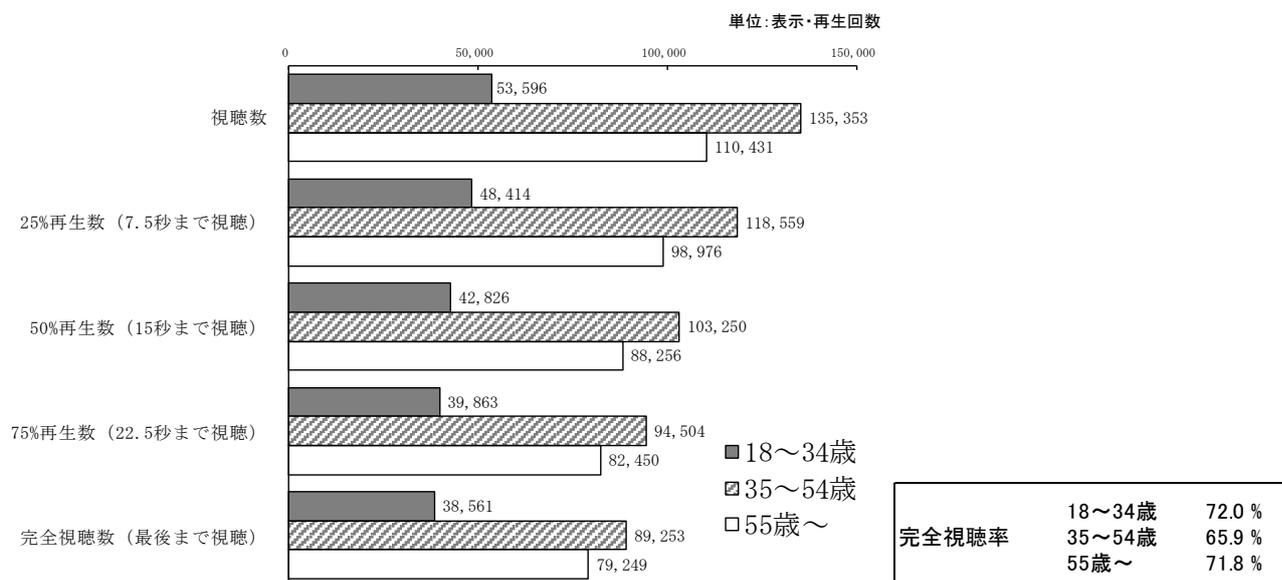
- 広告動画5テーマ合計の視聴数は 299,380 回であった。
- 視聴数のうち、完全視聴数は 207,062 回で、完全視聴率は 69.2%と広告動画を最後まで視聴した者が約7割を占めた。

図 広告動画の視聴状況(5テーマ合計)



- 視聴数、完全視聴数が最も多いのは 35～54 歳であった。
- 完全視聴率が最も高いのは 18～34 歳で 72.0%となっている。

図 広告動画の視聴状況/年代別(5テーマ合計)



- 動画作成において以下の点を考慮した結果、テーマ別、年代別ともに完全視聴率は6割から8割弱と高い数値となった。
 - ・ひとつのテーマに対し、ひとつの動画を作成する。
 - ・動画時間を1テーマにつき30秒とし、伝えたいことを端的に表現する。
 - ・冒頭のタイトルとナレーションで動画のテーマを明確にする。
 - ・冒頭に警察庁のマークを入れることで視聴者の関心を引く。
 - ・自転車の交通事故の危険性をアニメーション等によりわかりやすく表現する。

表 テーマ別、年代別にみた広告動画視聴状況

		視聴数 (回)	完全視聴数 (回)	完全視聴率	
全 体		299,380	207,062	69.2%	
テーマ別 × 年代別	ながらスマホ禁止	計	62,927	43,473	69.1%
		18～34歳	12,301	9,135	74.3%
		35～54歳	30,470	20,942	68.7%
		55歳～	20,156	13,395	66.5%
	夜間はライトを 点灯	計	61,339	41,386	67.5%
		18～34歳	10,212	7,454	73.0%
		35～54歳	30,062	19,484	64.8%
		55歳～	21,065	14,448	68.6%
	車道が原則、 左側を通行	計	39,716	30,187	76.0%
		18～34歳	10,397	7,716	74.2%
		35～54歳	15,614	12,260	78.5%
		55歳～	13,705	10,210	74.5%
	飲酒運転は禁止	計	60,293	40,877	67.8%
		18～34歳	10,830	7,936	73.3%
		35～54歳	27,729	17,397	62.7%
		55歳～	21,734	15,544	71.5%
	交差点では一時停止、 信号を守る	計	75,105	51,140	68.1%
		18～34歳	9,856	6,320	64.1%
35～54歳		31,478	19,169	60.9%	
55歳～		33,771	25,651	76.0%	
年代別	18～34歳	53,596	38,561	71.9%	
	35～54歳	135,353	89,253	65.9%	
	55歳～	110,431	79,249	71.8%	

第5 自転車の安全利用に関する効果的な広報啓発手法の在り方について

1 広報啓発の方向性と媒体・手法

(1) 広報啓発の基本的な考え方は、自転車事故の危険性を確実に伝えること

意識調査において、全ての年齢層において、自転車事故の危険性を認識している者ほど、自転車の安全利用・安全運転についての関心度が高く、かつ、自転車の安全利用・安全運転理解への意欲も高いという結果が出ている。

したがって、これらを踏まえると、自転車の安全利用に対する関心を高めることが重要であり、その関心を高めるための基本的な考え方は「自転車事故の危険性を確実に伝える」こととなる。この考え方を基本として広報啓発の内容について検討を進めることで、より効果を上げることが期待できる。

(2) 全ての年齢層に訴求するためのメディアミックス

意識調査の結果から、10・20代の若年層及び30・40代の中年年齢層は、「YouTube、Twitter(現・X)等のSNS」による広報啓発が効果的と考えられる。

一方、50歳以上の高年齢層は、SNS等WEB系媒体推奨者が少なく、自転車の安全利用促進のために効果的な広報啓発方法として、「ポスター・パンフレット・チラシ等」の数値が高い。

そのため、全ての年齢層に訴求するためには、「YouTube、Twitter(現・X)等のSNS」と「ポスター・パンフレット・チラシ等」による広報啓発を同時に行うメディアミックスが有効である。

また、効果的な広報啓発手法として、「一般的なテレビ放送(全国ネットの地上波全般)」や「電車・バス等の交通広告」の数値も高かったことから、これらを選択肢の一つに加え、メディアを検討することで、より効果的な広報啓発につなげることができるものとする。

2 効果的な訴求要素

(1) タイトルのインパクト・訴求力

効果検証の結果、動画、ポスターともに、最も訴求力のあるコンテンツは「タイトル」であった。タイトルで、自転車事故の危険性について、端的にかつ確実に伝えていくことが重要である。



(2) 自転車事故の危険性を様々な視点から具体的に訴求

意識調査及び効果検証の結果から、自転車事故の危険性について、以下のとおり分類できる。

1点目は、交差点や繁華街といった人通りや車の多い道路等の「危険な場所」。

2点目は、「ながら運転」時の周囲の見えにくさ・気づきにくさ、夜間の視認性の低下、飲酒時の判断力の低下等の「危険な状態・状況」。

3点目は、一時不停止、信号無視等の交通事故につながる「危険な行為」。

これらの危険性を自分事として捉え、「気づき」が与えられるよう様々な視点から具体化して伝える工夫をすることで、当事者意識を醸成し、より確実に危険性を訴求することができる。

危険性の具体化

危険な場所	危険な状態・状況	危険な行為
<ul style="list-style-type: none">・交差点、繁華街・人通りや車の多い道路	<ul style="list-style-type: none">・周りが見えていない・夜間の視認性の低下・判断力の低下（飲酒）・身体能力の低下（高年齢層）	<ul style="list-style-type: none">・一時不停止・信号無視

(3) 『リアリティ』、『見やすさ・わかりやすさ』、『客観的事実』による訴求力の向上

効果検証の結果において、動画・ポスターともに、訴求力のある要素として、実写・写真等リアリティのある表現や、登場人物に危険性を語らせる手法等が評価されている。

また、共感した内容、危険性を実感した要素として、わかりやすい絵・記号等による表現が評価されているほか、事故事例や事故発生状況・件数等の客観的事実を示すことで訴求力が高められるといった意見が多く見られた。

したがって、『リアリティ』のある表現、視覚的な『見やすさ・わかりやすさ』、事故事例等の『客観的事実』により、更なる訴求力の向上が期待できる。

● リアリティのある表現の活用

リアルな映像(実写版)・写真・描写、衝突シーン、事故現場の描写等、リアルで生々しい描写に、共感・

実感する傾向が見受けられ、こうした表現により訴求力の向上が期待できる。また、実写版の動画、事故現場の映像等を活用することで更なる効果が期待できる。



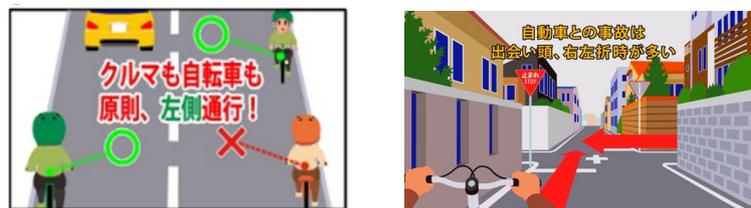
また、動画の登場人物が「あぶない！なぜ右側走ってるの！」と驚くシーンに、共感し危険性を実感する傾向が見受けられることから、登場人物の声・台詞の活用が、動画としてのストーリー性をよりリアルに伝えるための一つの手法であると考えられる。



● 視覚的にわかりやすい絵・記号等の活用

絵・記号等による表現に対して、共感し危険性を実感する傾向が見受けられる。

具体例としては、「車道が原則、左側を通行」における○×印を使った表現、「交差点では一時停止、信号を守る」における出会い頭の危険性を表す矢印等であり、このような視覚的に容易に理解できるような絵や記号の活用により訴求力の向上が期待できる。



● 事故事例・体験談、事故件数等客観的事実の活用

事故当事者や被害者の体験談の紹介や、事故の発生状況等(飲酒運転が原因の事故件数等、そのテーマに関連したデータ)の客観的事実を活用することで、訴求力の向上が期待できる。

(4) 短編動画による視聴率の向上

動画を制作する場合は、

- 動画時間を1テーマにつき 30 秒以内とし、伝えたいことを端的に表現する。
- 冒頭のタイトルとナレーションで動画のテーマを明確にする。
- 冒頭に警察庁等のマークを入れることで視聴者の関心を引く。

といったことに留意することで、最後まで関心を持って視聴してもらえる可能性が高くなり、訴求したい内容を漏れなく伝えることができる。

(5) 付帯的情報による訴求力の向上

効果検証の結果において、共感した内容・危険性を実感した動画・ポスター共通の要素では「懲役や罰金の説明」、「損害賠償の説明」が、ポスターの要素では「道路交通法違反という文言」がそれぞれ評価されているほか、「自転車はクルマの仲間・・・」、「自転車もクルマと同じ・・・」という文言に関しても評価されている。

したがって、こうした付帯情報を活用することで、訴求力の向上が期待できる。

● 違法性に関する情報

ながら運転、夜間の無灯火、右側通行、飲酒運転、一時不停止・信号無視といった個々の行為が、「道路交通法違反」に当たるという違法性に関する情報を明確に示すことで、訴求力の向上が期待できる。

- 刑事上の責任に関する情報

それぞれの違反行為に対する刑事上の責任、つまり、罰則の具体的な情報を示すことで、訴求力の向上が期待できる。

- 民事上の責任に関する情報

交通事故を起こした場合、刑事上の責任のほか、民事上の責任が生じる可能性があること、つまり、事故の相手方に対する損害賠償に関する情報を具体的に示すことで、訴求力の向上が期待できる。

- 自転車は車両の一種であるという情報

自転車も、道路交通法において交通方法や違反に対する罰則が定められている自動車(クルマ)と同様の車両であるという情報を明確に示し、自転車も車両の一種という認識を促すことで、訴求力の向上が期待できる。

3 年齢層別の効果的な広報啓発の在り方

前述のとおり、全ての年齢層において、「自転車事故の危険性を確実に伝える」ことが広報啓発の基本的な考え方となるものであるが、意識調査及び効果検証の結果から、自転車の安全利用に対する関心を高め、自転車事故に対する危険性を伝えるに当たり、「共感を得やすい要素」、「危険性認識を高める要素」及び「効果が期待できる媒体・手法」等に関しては、「10・20代の若年層」、「30・40代の中年層」、「50歳以上の高年齢層」の年齢層別で、その傾向に一定の差異が見られた。

したがって、以下に示す年齢層別の傾向を踏まえ、広報啓発の内容、媒体・手法等を検討することで、ターゲットに応じ、広報啓発における訴求力の向上が期待できる。

(1) 10・20代の若年層

ア 共感を得やすい要素、危険性認識を高める要素

- 人が倒れ込むシーンなど交通事故が現実的なものとして感じられるような描写に対して、共感し危険性を実感する。
- 一時不停止、信号無視等の違反が交通事故に直結する危険な行為となることの解説や、懲役・罰金・損害賠償といった刑事・民事上の責任に関する説明「○・×・←」等のわかりやすい記号や絵によって共感し危険性を実感する。
また、「警察庁等のマーク」といった警察からの情報発信であることを明確に示すことで、関心度が高まる。
- 飲酒運転に関しては、飲酒による運転への影響を、視点が定まらない等の具体的な危険な状態、状況の描写に対して、共感し危険性を実感する。
- 交通事故の体験談や事例等により、危険性の認識が高まる。

イ 効果が期待できる媒体・手法

- YouTube、Twitter(現・X)等の SNS
- 動画、アニメーション

(2) 30・40代の中年年齢層

ア 共感を得やすい要素、危険性認識を高める要素

- 交通事故の描写のほか、交通事故時の衝突音やパトカーのサイレンの音といった効果音によって、交通事故の発生をより現実的なものとして受け止め、危険性を実感する。
- 短い文言で端的に危険性を訴求する警告・タイトルに対して、共感し危険性を実感する。

イ 効果が期待できる媒体・手法

- YouTube、Twitter(現・X)等の SNS
- 交通広告、デジタルサイネージ等の OOH
(OOH: 交通広告、各種看板、大型ビジョン等、家庭以外の場所で展開するメディアの総称)
- クイズ、アニメーション

(3) 50歳以上の高年齢層

ア 共感を得やすい要素、危険性認識を高める要素

- タイトルに対して、誠実に共感し危険性を実感する。
- 自転車の交通ルールを守らないことが「道路交通法違反」に該当することや、その罰則についての説明に対して、共感し危険性を実感する。
- 夜間の視認性の低さ等に伴う危険な状態・状況に対して、共感し危険性を実感する。

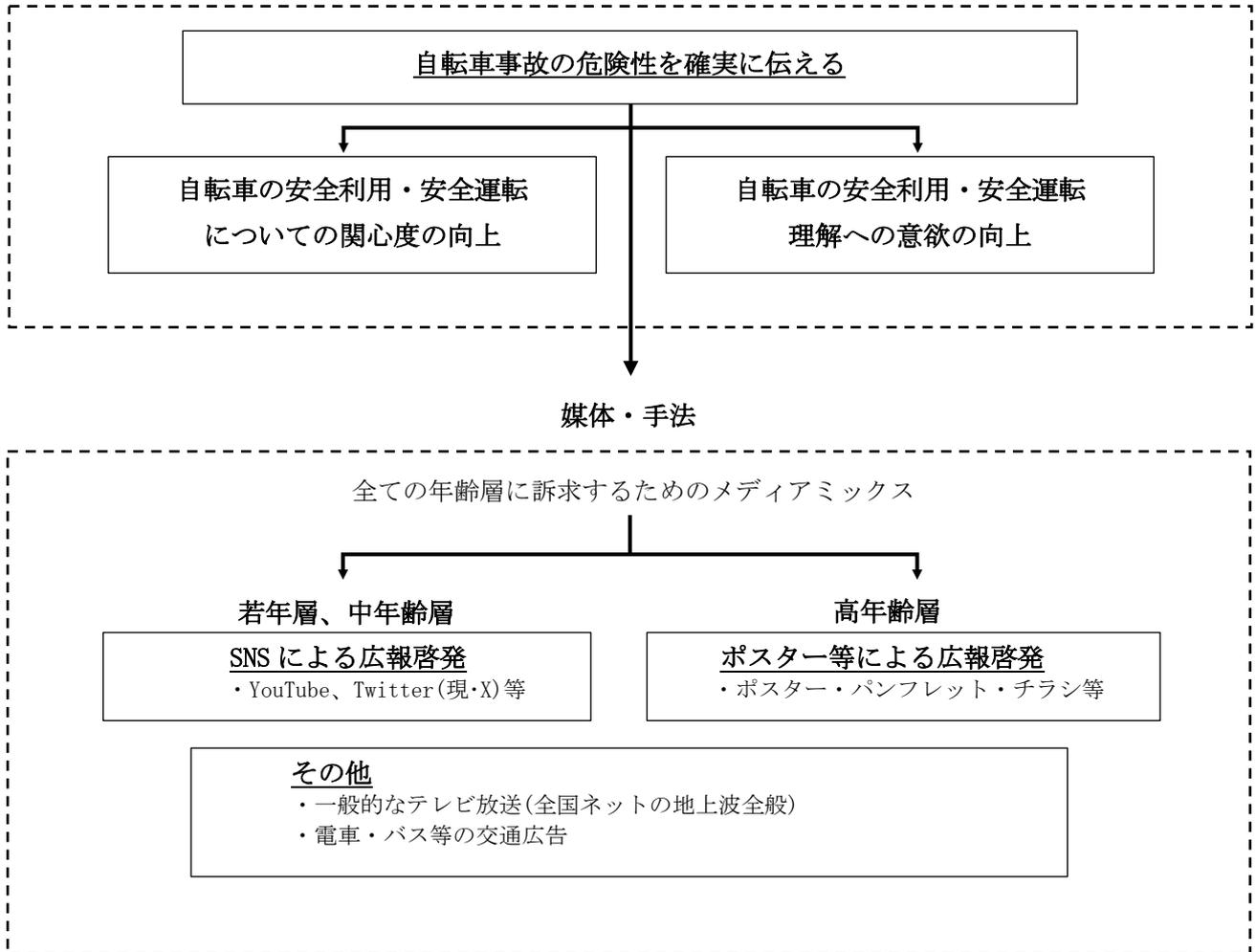
イ 効果が期待できる媒体・手法

- テレビ放送、紙媒体、街頭指導等、従来型の媒体・手法。
- 紙媒体のポスター、パンフレット、チラシ等の配布・掲出は、駐輪場を含む交通拠点や自転車販売店・ホームセンター等。

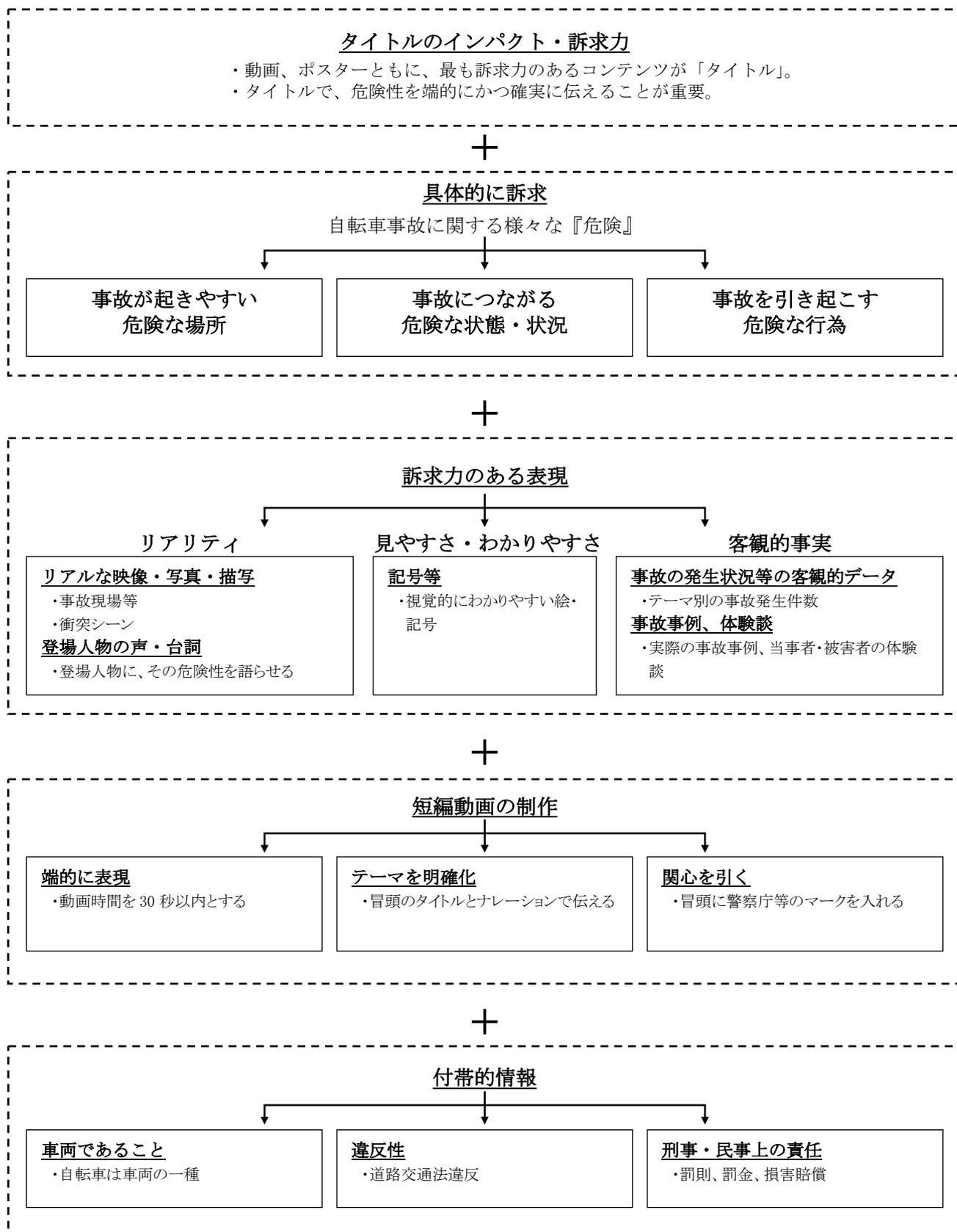
4 効果的な広報啓発手法の総括

《 広報啓発の方向性と媒体・手法 》

広報啓発の基本的な考え方



《 効果的な訴求要素 》



第6 おわりに

自転車は、幅広い年齢層において、通勤・通学、配達等の様々な目的で利用されている。

そのため、自転車の安全利用に関する広報啓発をより効果的なものとするためには、自転車利用者の交通ルールの認知度・遵守状況等について、年齢層等による違いを把握するとともに、それらを踏まえた上で、広報啓発の内容や手法を検討することが重要となる。

本調査事業では、自転車利用者の居住地・性別・年齢ごとに、自転車事故の危険性認識、自転車の交通ルールの認知度・遵守状況等を調査・分析の上、試験的な広報啓発活動及びその効果検証を実施し、自転車の安全利用に関する効果的な広報啓発手法等について考察した。

本報告書を活用して、自転車の安全利用に関するより効果的な広報啓発活動を展開していただくことにより、自転車利用者の交通安全意識が向上し、1件でも多く自転車事故が減少することを期待する。

<参考:調査票>

自転車利用者の意識調査
【スクリーニング質問】

SA	SC1	あなたの性別をお知らせください。
		1 男性 2 女性
SA	SC2	あなたの年齢をお知らせください。
		1 10代 2 20代 3 30代 4 40代 5 50～64歳 6 65歳以上
SA	SC3	あなたのお住まい(都道府県)をお知らせください。
		<input type="text"/>
SA	SC3A	あなたのお住まい(市区町村)をお知らせください。
		<input type="text"/>
対象外条件:SC4 = 5 (即時回答終了)		
SA	SC4	あなたの自転車の利用頻度をお知らせください。
		1 ほとんど毎日 2 週に3～4回 3 週に1～2回 4 月に1～2回 5 月に1～2回未満
MA	SC5	あなたが利用している自転車の種類をお知らせください。
		1 一般車・シティサイクル(ママチャリ) 2 電動アシスト自転車 3 スポーツ車(ロードバイク、クロスバイク) 4 折りたたみ自転車、ミニベロ(小径車) 5 電動キックボード 6 その他
SA	SC6	あなたが自転車を利用する主な目的をお知らせください。
		1 買い物 2 通勤・通学 3 業務・仕事 4 健康増進、トレーニング 5 余暇活動(遊びに行く・サイクリング等) 6 その他
SA	SC7	あなたの、自転車の安全利用・安全運転についての関心度をお知らせください。
		1 どちらかと言えば関心がある 2 どちらとも言えない 3 どちらかと言えば関心がない
SA	SC8	あなたの、自転車事故の危険性認識についてお知らせください。
		1 どちらかと言えば危険だと思う 2 どちらとも言えない 3 どちらかと言えば危険だと思わない

【 本調査 質問 】

GR AQ1 下記の(1)～(18)の自転車に関する交通ルールについてお聞きします。あなたは、そのルールを知っていますか。
 ※(注1)～(注4)については、質問項目下のイラストと説明をご参照ください。

		1	2	3
		知 つ て い る	間 い た こ と が あ る	知 ら な い
→ 回答方向				
AQ1_1	自転車は、原則として車道の左側を通行する	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
AQ1_2	歩道通行の際(注1)は、歩行者優先で車道寄りを徐行する	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
AQ1_3	車道を走行中は車道の信号、歩道を走行中は歩道の信号に従うのが基本	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
AQ1_4	自転車も飲酒運転は禁止されている	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
AQ1_5	夜間はライトを点灯する	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
AQ1_6	自転車乗車用ヘルメットを着用するよう努める義務がある	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
AQ1_7	自転車専用通行帯(注2)がある場合は車道左側に設置された通行帯を通行をする(逆走禁止)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
AQ1_8	自転車同士で並んで通行してはいけない	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
AQ1_9	信号機のある交差点では、二段階右折(注3)をする	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
AQ1_10	右折、左折、徐行・停車、後退する際は、手信号で知らせる	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
AQ1_11	道路を横断するとき、自転車横断帯(注4)がある場所では、その横断帯を通行する	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
AQ1_12	横断歩道では歩行者の妨げにならない場合を除き押して渡る	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
AQ1_13	一時停止標識のある交差点や踏切では、直前で一時停止して安全確認する	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
AQ1_14	二人乗りをしてはいけない(幼児同乗以外)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
AQ1_15	携帯電話・スマホ等を操作しながら運転してはいけない	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
AQ1_16	イヤホン等を装着しながら運転してはいけない	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
AQ1_17	傘差し運転をしてはいけない	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
AQ1_18	ブレーキ不良(備えていない)の自転車を運転してはいけない	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

(注1)
 歩道を通行できるのは、普通自転車歩道通行可の標識(下記参照)等がある場合、
 13歳未満の子どもや70歳以上の高齢者等である場合、
 車道又は交通の状況に照らして自転車の通行の安全を確保するため、
 やむを得ない場合だけである。



(注2)
 自転車の通行のために、車道の左側に設けられた通行帯のことで
 「自転車専用レーン」や「自転車レーン」などとも呼ばれることがある。



(注3)
 信号機のある交差点を右折する場合は、青信号で交差点の向こう側までまっすぐ進み、
 その地点で止まって右に向きを変え、前方の信号が青になってから進むようにしなければならない。



(注4)
 地面に自転車のイラストと白い帯で記されており、横断歩道に併設されていることが多い。



GR BQ1 下記の(1)～(18)の自転車に関する交通ルールについてお聞きします。あなたは、そのルールを守っていますか。
※(注1)～(注4)については、質問項目下のイラストと説明をご参照ください。

		1	2	3
→ 回答方向		守 っ て い る	守 ら な い 場 合 も あ	ほ と ん ど 守 っ て い
BQ1_1	自転車は、原則として車道の左側を通行する	○	○	○
BQ1_2	歩道通行の際(注1)は、歩行者優先で車道寄りを徐行する	○	○	○
BQ1_3	車道を走行中は車道の信号、歩道を走行中は歩道の信号に従うのが基本	○	○	○
BQ1_4	自転車も飲酒運転は禁止されている	○	○	○
BQ1_5	夜間はライトを点灯する	○	○	○
BQ1_6	自転車乗車用ヘルメットを着用するよう努める義務がある	○	○	○
BQ1_7	自転車専用通行帯(注2)がある場合は車道左側に設置された通行帯を通行をする(逆走禁止)	○	○	○
BQ1_8	自転車同士で並んで通行してはいけない	○	○	○
BQ1_9	信号機のある交差点では、二段階右折(注3)をする	○	○	○
BQ1_10	右折、左折、徐行・停車、後退する際は、手信号で知らせる	○	○	○
BQ1_11	道路を横断するとき、自転車横断帯(注4)がある場所では、その横断帯を通行する	○	○	○
BQ1_12	横断歩道では歩行者の妨げにならない場合を除き押し渡る	○	○	○
BQ1_13	一時停止標識のある交差点や踏切では、直前で一時停止して安全確認する	○	○	○
BQ1_14	二人乗りをしてはいけない(幼児同乗以外)	○	○	○
BQ1_15	携帯電話・スマホ等を操作しながら運転してはいけない	○	○	○
BQ1_16	イヤホン等を装着しながら運転してはいけない	○	○	○
BQ1_17	傘差し運転をしてはいけない	○	○	○
BQ1_18	ブレーキ不良(備えていない)の自転車を運転してはいけない	○	○	○

MA Q2 自転車の交通ルールをわかっていても、ついつい違反をしてしまうことがあるとすれば、それはなぜだと思えますか。(いくつでも)

- 1 取締りをしていない、見つからないから
- 2 免許が無いと乗れない訳ではないから
- 3 厳しい罰則、高額な罰金・賠償金はないと思うから
- 4 守らなくても危険だと感じたことがないから
- 5 接触しても、大事故・死亡事故にならないと思うから
- 6 自転車事故の情報をあまり聞いたことがないから
- 7 車道走行は、むしろ危険に感じるから(歩道等を通行してしまう)
- 8 歩行者や自動車の少ないところしか運転しないから
- 9 家の近所等、近距離しか運転しないから
- 10 一時停止や二段階右折等は面倒だから
- 11 自転車の運転や運動能力に自信があるから
- 12 周りの人もルールを守っていないから
- 13 広報啓発・交通安全教育が不足しているから
- 14 その他

SA Q3 自転車の安全利用・安全運転に関して、もっとよく理解したいと思いますか。

- 1 理解したい
- 2 ある程度は理解したい
- 3 どちらとも言えない
- 4 それほど理解したいと思わない
- 5 理解したいとは思わない

MA Q4 自転車を運転中に、事故の危険性を感じる場所、場面をお聞かせください。(いくつでも)

- 1 交通量の多い車道
- 2 脇道の多い生活道路
- 3 歩道、路側帯
- 4 交差点直進時
- 5 交差点右左折時
- 6 横断歩道の周辺
- 7 自動車の前後、側方
- 8 通学路のある学校近辺
- 9 繁華街、商店街など人通りの多い場所
- 10 自転車同士で並んで通行する時
- 11 幼児を乗せている時
- 12 携帯電話・スマホ等を操作しながらの運転
- 13 イヤホン等を装着しながらの運転
- 14 夜間の無灯火運転
- 15 その他

MA Q5 自転車の安全利用や事故の抑止のために、特に広報啓発してほしいことは何ですか。(いくつでも)

- 1 自転車は、原則として車道の左側を通行する
- 2 歩道通行の際は、歩行者優先で車道寄りを徐行する
- 3 車道を走行中は車道の信号、歩道を走行中は歩道の信号に従うのが基本
- 4 自転車も飲酒運転は禁止されている
- 5 夜間はライトを点灯する
- 6 自転車乗車用ヘルメットを着用するよう努める義務がある
- 7 自転車専用通行帯がある場合は車道左側に設置された通行帯を通行をする(逆走禁止)
- 8 自転車同士で並んで通行してはいけない
- 9 信号機のある交差点では、二段階右折をする
- 10 右折、左折、徐行・停車、後退する際は、手信号で知らせる
- 11 道路を横断するとき、自転車横断帯がある場所では、その横断帯を通行する
- 12 横断歩道では歩行者の妨げにならない場合を除き押し渡る
- 13 一時停止標識のある交差点や踏切では、直前で一時停止して安全確認する
- 14 二人乗りをしてはいけない(幼児同乗以外)
- 15 携帯電話・スマホ等を操作しながら運転してはいけない
- 16 イヤホン等を装着しながら運転してはいけない
- 17 傘差し運転をしてはいけない
- 18 ブレーキ不良(備えていない)の自転車を運転してはいけない
- 19 スピード出し過ぎへの警告
- 20 その他

MA Q6 自転車の安全利用促進のために、どのような広報啓発方法が効果的だと考えられますか。

(いくつでも) ※「デジタルサイネージ」については、選択肢下の(注5)をご参照ください。

- 1 新聞・雑誌(紙媒体)
- 2 新聞・雑誌(電子版)
- 3 自治体の広報誌・機関紙やフリーペーパー
- 4 ポスター・パンフレット・チラシ等
- 5 デジタルサイネージ(注5)・大型スクリーンの広告
- 6 電車・バス等の交通広告
- 7 SNS
- 8 検索エンジン(Google、Yahoo等)
- 9 その他Webサイト
- 10 自転車販売店のポスター・カタログ・店員の情報
- 11 一般的なテレビ放送(全国ネットの地上波全般)
- 12 地域密着型のケーブルテレビや地方局及びBS・CS放送など
- 13 動画配信サイト
- 14 動画、アニメーション
- 15 イラスト、写真、静止画等
- 16 イベント、講演会、講習会
- 17 街頭での指導、放送、取締り
- 18 公募型コンクール(標語、作文、ポスター、CM等)
- 19 事故件数、事故の体験談・事例等の公表
- 20 その他の媒体や手法

■ (注5)デジタルサイネージ:商業施設や駅構内等にある文字・動画・静止画を表示するディスプレイ広告。

回答者条件: Q6 = 4

MA SQ1 「ポスター・パンフレット・チラシ等」の配布・掲出にふさわしい場所はどこですか。(いくつでも)

- 1 駅・バス停・空港等
- 2 電車・バス等乗り物内
- 3 道の駅・高速道路のSA・PA
- 4 駐輪場・シェアサイクルステーション
- 5 県庁・市役所・役場
- 6 警察・消防等、各種公共機関
- 7 運転免許試験場
- 8 学校等
- 9 自転車販売店・ホームセンター
- 10 その他

回答者条件:(Q6 = 7 ~ 9) または Q6 = 13

MA SQ2 自転車の安全利用・安全運転の広報啓発に向けて、効果的だと思うSNS、Webサイトは何ですか。
(いくつでも)

- 1 Facebook
- 2 Twitter
- 3 Instagram
- 4 LINE
- 5 YouTube
- 6 Google
- 7 Yahoo! JAPAN
- 8 Bing
- 9 その他

SA Q7 自転車の交通ルールに関する学習アプリがあれば使用してみたいと思いますか。

- 1 使用したいと思う
- 2 どちらとも言えない
- 3 使用したいと思わない

回答者条件: Q7 = 1

MA SQ3 自転車の交通ルールに関する学習アプリに求めるものは何ですか。(いくつでも)

- 1 クイズに参加しながら学習
- 2 アニメーションによる学習
- 3 自転車走行をバーチャル体験しながら学習
- 4 学習することでインセンティブが得られる(自転車用品・施設利用・飲食店の割引券等)
- 5 その他

SA Q8 自転車の交通ルールに関する学習アプリは自転車の安全利用促進に役立つと思いますか。

- 1 役立つと思う
- 2 どちらとも言えない
- 3 役立つと思わない

FA Q9 自転車の安全利用のための効果的な広報啓発方法について、あなたのご意見をお聞かせください。

■ ~ アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。~

効果検証: インターネットパネル調査
【 スクリーニング質問 】

SA SC1 あなたの性別をお知らせください。

- 1 男性
- 2 女性

SA SC2 あなたの年齢をお知らせください。

- 1 10代
- 2 20代
- 3 30代
- 4 40代
- 5 50～64歳
- 6 65歳以上

SA SC3 あなたのお住まい(都道府県)をお知らせください。

対象外条件: SC4 = 5 (即時回答終了)

SA SC4 あなたの自転車の利用頻度をお知らせください。

- 1 ほとんど毎日
- 2 週に3～4回
- 3 週に1～2回
- 4 月に1～2回
- 5 ほとんど乗らない

SA SC5 自転車の交通ルールを守ることや安全利用について、あなたは普段、どの程度意識していますか。

- 1 どちらかと言えば意識している
- 2 どちらとも言えない
- 3 どちらかと言えば意識していない

【 本調査 質問 】

Q1 この動画、ポスターをご覧ください。



SA Q1-1 この動画・ポスターをみて、ながらスマホは違反行為であり、危険であることが理解できましたか。また、ながらスマホ禁止というルールを守ろうという気持ちになりましたか。あなたのお考えに最も近いものを教えてください。

- 1 だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う
- 2 だいたい理解できたが、ルールを守ろうという気にはならない
- 3 あまりよく理解できなかったが、ルールは守ろうと思う
- 4 あまりよく理解できなかったし、ルールを守ろうという気にはならない

MA Q1-2 この動画・ポスターをみて、共感した内容、危険性を実感した要素などを教えてください。(〇はいくつでも)

【動画の要素】

- 1 冒頭の「ながらスマホ禁止」というタイトル
- 2 「周囲を見ているつもりでも、実は全く見えていない」というシーンと文言
- 3 「突然、目の前に人やクルマが・・・」というシーンと文言
- 4 人やクルマと衝突しそうになり、歩行者、ドライバー、主人公が驚いている状況
- 5 「恐怖のながらスマホ」という怖い顔のオバケが現れてくる表現
- 6 オバケの「危険だから、絶対やめよう」という警告
- 7 衝突時などの効果音

【ポスターの要素】

- 8 「周囲を見ているつもりでも、実は全く見えていない」という文言
- 9 「ながらスマホ」というタイトル
- 10 「突然、目の前に人やクルマが現れても、とっさに回避することはできない」という解説
- 11 人やクルマと衝突しそうになり、歩行者、ドライバー、主人公が驚いている3コマの絵
- 12 ポスター中央の怒った表情のオバケ
- 13 「危険だから、絶対やめよう」という文言

【動画・ポスター共通の要素】

- 14 「ながらスマホは、道路交通法違反」という文言
- 15 懲役や罰金の説明
- 16 損害賠償についての説明
- 17 警察庁のマーク
- 18 その他 (具体的に)

FA Q1-3 「ながらスマホ禁止」をもっと効果的にアピールするには、どうすればよいと思いますか。(ご自由にお書きください) もう一度ご覧になりたい方は、下記をクリックして再生(動画)、拡大(ポスター)ができます。



Q2 この動画、ポスターをご覧ください。



SA Q2-1 この動画・ポスターをみて、夜間の無灯火は違反行為であり、危険であることが理解できましたか。また、夜間はライトを点灯というルールを守ろうという気持ちになりましたか。あなたのお考えに最も近いものを教えてください。

- 1 だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う
- 2 だいたい理解できたが、ルールを守ろうという気にはならない
- 3 あまりよく理解できなかったが、ルールは守ろうと思う
- 4 あまりよく理解できなかったし、ルールを守ろうという気にはならない

MA Q2-2 この動画・ポスターをみて、共感した内容、危険性を実感した要素などを教えてください。(〇はいくつでも)

【動画の要素】

- 1 冒頭の「夜間はライトを点灯」というタイトル
- 2 「夜間にライトをつけないと・・・自転車は歩行者に気づけない」暗がりで見えない歩行者に衝突するシーン
- 3 「クルマは自転車に気づかない」無灯火の主人公に向かって、車が迫りくるシーン
- 4 テールランプに照らされ、道路に倒れ込む主人公のシーン
- 5 「無灯火だと・・・相手が見えない、相手から見えない」という解説
- 6 「ライトをつけて事故を防ごう」という呼びかけ
- 7 パトカーのサイレン、衝突時などの効果音

【ポスターの要素】

- 8 「見えない夜道は危険/夜間はライトを点灯！」というタイトル
- 9 無灯火で走行し、歩行者と衝突する絵「自転車は歩行者に気づけない」
- 10 無灯火で走行し、車と衝突しそうになる絵「クルマは自転車に気づかない」
- 11 ライトをつけて走行している主人公の絵
- 12 「安全のためにライトをつけよう！」という呼びかけ

【動画・ポスター共通の要素】

- 13 「夜間の無灯火走行は、道路交通法違反」という文言
- 14 罰金の説明
- 15 損害賠償についての説明
- 16 警察庁のマーク
- 17 その他（具体的に）

FA Q2-3 「夜間はライトを点灯」をもっと効果的にアピールするには、どうすればよいと思いますか。(ご自由にお書きください)もう一度ご覧になりたい方は、下記をクリックして再生(動画)、拡大(ポスター)ができます。



Q3 この動画、ポスターをご覧ください。



SA Q3-1 この動画・ポスターをみて、自転車も原則は車道の左側通行ということが理解できましたか。また、車道が原則、左側を通行というルールを守ろうという気持ちになりましたか。あなたのお考えに最も近いものを教えてください。

- 1 だいたい理解できたとし、ルールも守ろうと思う
- 2 だいたい理解できたが、ルールを守ろうという気にはならない
- 3 あまりよく理解できなかったが、ルールは守ろうと思う
- 4 あまりよく理解できなかったし、ルールを守ろうという気にはならない

MA Q3-2 この動画・ポスターをみて、共感した内容、危険性を実感した要素などを教えてください。(〇はいくつでも)

【動画の要素】

- 1 冒頭の「車道が原則、左側を通行」というタイトル
- 2 「何で右側走ってるの？/逆走するとぶつかるとよ！」と驚く対向車などのシーン
- 3 左側通行に〇印、右側通行に×印をつけた描写
- 4 「クルマも自転車も、原則、左側通行！」という解説
- 5 右側通行の自転車と「左側」の文字を点滅させ強調している表現
- 6 「左側通行の原則を守ろう！」という文言と主人公が笑顔で走行するシーン
- 7 「自転車は車道の左側通行が原則」という文言
- 8 悲鳴、驚きの声、警告音などの効果音

【ポスターの要素】

- 9 「自転車はクルマの仲間/原則、左側通行！」というタイトル
- 10 右側通行をして、対向車などと衝突しそうになる2コマの絵
- 11 左側通行に〇印、右側通行に×印をつけた描写
- 12 左側通行を守って走行している主人公の絵
- 13 「危険だから、左側通行を守ろう！」という呼びかけ
- 14 「一方通行等の場合を除き、車道の右側通行は、道路交通法違反」という文言

【動画・ポスター共通の要素】

- 15 懲役や罰金の説明
- 16 損害賠償についての説明
- 17 警察庁のマーク
- 18 その他（具体的に）

FA Q3-3 自転車も車道の左側通行が原則であることをもっと効果的にアピールするには、どうすればよいと思いますか。(ご自由にお書きください)もう一度ご覧になりたい方は、下記をクリックして再生(動画)、拡大(ポスター)ができます。



Q4 この動画、ポスターをご覧ください。



SA Q4-1 この動画・ポスターをみて、自転車も飲酒運転は違反行為であり、危険であることが理解できましたか。また飲酒運転禁止というルールを守ろうという気持ちになりましたか。あなたのお考えに最も近いものを教えてください。

- 1 だいたい理解できまし、ルールも守ろうと思う
- 2 だいたい理解できたが、ルールを守ろうという気にはならない
- 3 あまりよく理解できなかったが、ルールは守ろうと思う
- 4 あまりよく理解できなかったし、ルールを守ろうという気にはならない

MA Q4-2 この動画・ポスターをみて、共感した内容、危険性を実感した要素などを教えてください。(〇はいくつでも)

【動画の要素】

- 1 冒頭の「飲酒運転は禁止」というタイトル
- 2 赤ら顔で飲酒運転し、視点が定まらない主人公の状態
- 3 歩行者と衝突し、画面が左右に裂けていくシーン
- 4 主人公と歩行者が倒れ込むシーン
- 5 酒瓶を両手にふらつく主人公と「アルコールは”少量”でも脳の機能を麻痺させる！」の解説
- 6 「飲んだら、絶対乗らない」という警告
- 7 歩行者との衝突音、悲鳴、サイレンなどの効果音

【ポスターの要素】

- 8 「アルコールの運転への影響は自転車もクルマと同じ」の文言
- 9 「飲酒運転は、絶対ダメ！」というタイトル
- 10 視点が定まらず、歩行者が二重・三重に見える絵
- 11 衝突し、倒れ込む主人公と歩行者の2コマの絵
- 12 酒瓶を両手に持った主人公の絵と「アルコールは”少量”でも脳の機能を麻痺させる！」の解説
- 13 「お酒を飲んだら、絶対乗らない！」という警告

【動画・ポスター共通の要素】

- 14 「飲酒運転は、道路交通法違反」という文言
- 15 懲役や罰金の説明
- 16 損害賠償についての説明
- 17 警察庁のマーク
- 18 その他（具体的に）

FA Q4-3 自転車も飲酒運転は禁止であることをもっと効果的にアピールするには、どうすればよいと思いますか。(ご自由にお書きください)もう一度ご覧になりたい方は、下記をクリックして再生(動画)、拡大(ポスター)ができます。



Q5 この動画、ポスターをご覧ください。



SA Q5-1 この動画・ポスターをみて、自転車も交差点の一時不停止や信号無視は違反行為であり、危険であることが理解できましたか。また、一時停止、信号遵守というルールを守ろうという気持ちになりましたか。あなたのお考えに最も近いものを教えてください。

- 1 だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う
- 2 だいたい理解できたが、ルールを守ろうという気にはならない
- 3 あまりよく理解できなかったが、ルールは守ろうと思う
- 4 あまりよく理解できなかったし、ルールを守ろうという気にはならない

MA Q5-2 この動画・ポスターをみて、共感した内容、危険性を実感した要素などを教えてください。(〇はいくつでも)

【動画の要素】

- 1 冒頭の「交差点では一時停止、信号を守る」というタイトル
- 2 「自動車との事故は、出会い頭、右左折時が多い」という解説
- 3 赤い矢印が伸びてきて、出会い頭の危険性を表すシーン
- 4 「一時不停止、信号無視は大きな事故につながる」という解説
- 5 出会い頭に、主人公とクルマがぶつかり、画面が左右に裂けていくシーン
- 6 主人公が倒れ、自転車の車輪が空回りする状態
- 7 「一時停止を守る/信号を守る」という呼びかけと、それを遵守する主人公の描写
- 8 「交差点では一時停止、信号を守って安全確認」という文言
- 9 急ブレーキ、衝突音などの効果音

【ポスターの要素】

- 10 「自転車もクルマと同じ」という文言
- 11 「交差点では一時停止、信号を守る!」というタイトル
- 12 一時停止を怠り、主人公とクルマが衝突する2コマの絵
- 13 「自転車とクルマの事故は、出会い頭、右左折時が多い」という解説
- 14 「一時停止を守る/信号を守る」という呼びかけと、それを実行する主人公の2コマの絵
- 15 「一時不停止、信号無視は、道路交通法違反」という文言

【動画・ポスター共通の要素】

- 16 懲役や罰金の説明
- 17 損害賠償についての説明
- 18 警察庁のマーク
- 19 その他 (具体的に)

FA Q5-3 自転車も交差点では一時停止し、信号は守るべきことをもっと効果的にアピールするには、どうすればよいと思いますか。(ご自由にお書きください)もう一度ご覧になりたい方は、下記をクリックして再生(動画)、拡大(ポスター)ができます。



SA Q6 前問までの動画やポスターをご覧になって、ヘルメット着用に関して、下記のうちあなたのお考えに最も近いものを教えてください。

- 1 必要だと思うし、着用したい、着用している
- 2 必要だと思うが、着用しようと思わない
- 3 必要だと思わないが、着用したい、着用している
- 4 必要だと思わないし、着用しようと思わない

SA Q7 Q5までの5種類の動画やポスターをご覧になって、自転車の交通ルールを守ることや安全利用について、あなたの意識に変化はありましたか。

- 1 意識が高まった
- 2 意識がある程度は高まった
- 3 意識はあまり変わらない

■ ～ アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。～

効果検証：紙媒体によるアンケート調査

「自転車安全利用広報啓発手法に関するアンケート」ご協力をお願い

掲示中の5種類のポスター及びモニターに表示中の動画をご覧ください、下記の質問にお答えください。
アンケート結果は機械的に集計され、今後の施策検討にのみ利用させていただきます。
回答者個人が特定されることはありません。ご協力くださいますようお願い申し上げます。

事業主体：警察庁交通局交通企画課
受託機関：株式会社 中外
〒101-0041 東京都千代田区神田須田町2-5-2
須田町佐志田ビル4階 電話：03-3255-8411(代)

Q1 あなたの自転車の利用頻度をお知らせください。(〇は1つ)

- 1 ほとんど毎日 2 週に3~4回 3 週に1~2回 4 月に1~2回

Q2 自転車の交通ルールを守ることや安全利用について、あなたは普段、どの程度意識していますか。(〇は1つ)

- 1 どちらかと言えば意識している 2 どちらとも言えない 3 どちらかと言えば意識していない

Q3 「ながらスマホ禁止」をテーマとしたポスター及び動画をご覧ください質問にお答えください。



Q3-1 このポスター及び動画から、ながらスマホは違反行為であり、危険であることが理解できましたか。また、ながらスマホ禁止というルールを守ろうという気持ちになりましたか。あなたのお考えに最も近いものを教えてください。

- 1 だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う
- 2 だいたい理解できたが、ルールを守ろうという気にはならない
- 3 あまりよく理解できなかったが、ルールは守ろうと思う
- 4 あまりよく理解できなかったし、ルールを守ろうという気にはならない

Q3-2 このポスター及び動画の中で、共感した内容、危険性を実感した要素などを教えてください。(〇はいくつでも)

【動画の要素】

- 1 冒頭の「ながらスマホ禁止」というタイトル
- 2 「周囲を見ているつもりでも、実は全く見えていない」というシーンと文言
- 3 「突然、目の前に人やクルマが・・・」というシーンと文言
- 4 人やクルマと衝突しそうになり、歩行者、ドライバー、主人公が驚いている状況
- 5 「恐怖のながらスマホ」という怖い顔のオバケが現れてくる表現
- 6 オバケの「危険だから、絶対やめよう」という警告
- 7 衝突時などの効果音

【ポスターの要素】

- 8 「周囲を見ているつもりでも、実は全く見えていない」という文言
- 9 「ながらスマホ」というタイトル
- 10 「突然、目の前に人やクルマが現れても、とっさに回避することはできない」という解説
- 11 人やクルマと衝突しそうになり、歩行者、ドライバー、主人公が驚いている3コマの絵
- 12 ポスター中央の怒った表情のオバケ
- 13 「危険だから、絶対やめよう」という文言

【動画・ポスター共通の要素】

- 14 「ながらスマホは、道路交通法違反」という文言
- 15 懲役や罰金の説明
- 16 損害賠償についての説明
- 17 警察庁のマーク
- 18 その他 (具体的に)

Q3-3 「ながらスマホ禁止」をもっと効果的にアピールするには、どうすればよいと思いますか。
(ご自由にお書きください)

裏面に続く➤

Q4 「夜間はライトを点灯」をテーマとしたポスター及び動画をご覧ください質問にお答えください。



Q4-1 このポスター及び動画から、夜間の無灯火は違反行為であり、危険であることが理解できましたか。また、夜間はライトを点灯というルールを守ろうという気持ちになりましたか。あなたのお考えに最も近いものを教えてください。

- 1 だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う
- 2 だいたい理解できたが、ルールを守ろうという気にはならない
- 3 あまりよく理解できなかったが、ルールは守ろうと思う
- 4 あまりよく理解できなかったし、ルールを守ろうという気にはならない

Q4-2 このポスター及び動画の中で、共感した内容、危険性を実感した要素などを教えてください。(○はいくつでも)

- 【動画の要素】**
- 1 冒頭の「夜間はライトを点灯」というタイトル
 - 2 「夜間にライトをつけないと・・・自転車は歩行者に気づけない」暗がりで見えない歩行者に衝突するシーン
 - 3 「クルマは自転車に気づかない」無灯火の主人公に向かって、車が迫りくるシーン
 - 4 テールランプに照らされ、道路に倒れ込む主人公のシーン
 - 5 「無灯火だと・・・相手が見えない、相手から見えない」という解説
 - 6 「ライトをつけて事故を防ごう」という呼びかけ
 - 7 パトカーのサイレン、衝突時などの効果音
- 【ポスターの要素】**
- 8 「見えない夜道は危険/夜間はライトを点灯！」というタイトル
 - 9 無灯火で走行し、歩行者と衝突する絵「自転車は歩行者に気づけない」
 - 10 無灯火で走行し、車と衝突しそうになる絵「クルマは自転車に気づかない」
 - 11 ライトをつけて走行している主人公の絵
 - 12 「安全のためにライトをつけよう！」という呼びかけ
- 【動画・ポスター共通の要素】**
- 13 「夜間の無灯火走行は、道路交通法違反」という文言
 - 14 罰金の説明
 - 15 損害賠償についての説明
 - 16 警察庁のマーク
 - 17 その他（具体的に)

Q4-3 「夜間はライトを点灯」をもっと効果的にアピールするには、どうすればよいと思いますか。(ご自由にお書きください)

Q5 「自転車も車道が原則、左側を通行」をテーマとしたポスター及び動画をご覧ください質問にお答えください。



Q5-1 このポスター及び動画から、自転車も原則は車道の左側通行ということが理解できましたか。また、車道が原則、左側を通行というルールを守ろうという気持ちになりましたか。あなたのお考えに最も近いものを教えてください。

- 1 だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う
- 2 だいたい理解できたが、ルールを守ろうという気にはならない
- 3 あまりよく理解できなかったが、ルールは守ろうと思う
- 4 あまりよく理解できなかったし、ルールを守ろうという気にはならない

Q5-2 このポスター及び動画の中で、共感した内容、危険性を実感した要素などを教えてください。(○はいくつでも)

- 【動画の要素】**
- 1 冒頭の「車道が原則、左側を通行」というタイトル
 - 2 「何で右側走ってるの？/逆走するとぶつかるよ！」と驚く対向車などのシーン
 - 3 左側通行に○印、右側通行に×印をつけた描写
 - 4 「クルマも自転車も、原則、左側通行！」という解説
 - 5 右側通行の自転車と「左側」の文字を点滅させ強調している表現
 - 6 「左側通行の原則を守ろう！」という文言と主人公が笑顔で走行するシーン

- 7 「自転車は車道の左側通行が原則」という文言
 - 8 悲鳴、驚きの声、警告音などの効果音
- 【ポスターの要素】**
- 9 「自転車はクルマの仲間/原則、左側通行！」というタイトル
 - 10 右側通行をして、対向車などと衝突しそうになる2コマの絵
 - 11 左側通行に○印、右側通行に×印をつけた描写
 - 12 左側通行を守って走行している主人公の絵
 - 13 「危険だから、左側通行を守ろう！」という呼びかけ
 - 14 「一方通行等の場合を除き、車道の右側通行は、道路交通法違反」という文言

【動画・ポスター共通の要素】

- 15 懲役や罰金の説明
- 16 損害賠償についての説明
- 17 警察庁のマーク
- 18 その他（具体的に

Q5-3 自転車も車道の左側通行が原則であることをもっと効果的にアピールするには、どうすればよいと思いますか。（ご自由にお書きください）

Q6 「自転車も飲酒運転は禁止」をテーマとしたポスター及び動画をご覧ください。質問にお答えください。



Q6-1 このポスター及び動画から、自転車も飲酒運転は違反行為であり、危険であることが理解できましたか。また飲酒運転禁止というルールを守ろうという気持ちになりましたか。あなたのお考えに最も近いものを教えてください。

- 1 だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う
- 2 だいたい理解できたが、ルールを守ろうという気にはならない
- 3 あまりよく理解できなかったが、ルールは守ろうと思う
- 4 あまりよく理解できなかったし、ルールを守ろうという気にはならない

Q6-2 このポスター及び動画の中で、共感した内容、危険性を実感した要素などを教えてください。（○はいくつでも）

【動画の要素】

- 1 冒頭の「飲酒運転は禁止」というタイトル
- 2 赤ら顔で飲酒運転し、視点が定まらない主人公の状態
- 3 歩行者と衝突し、画面が左右に裂けていくシーン
- 4 主人公と歩行者が倒れ込むシーン
- 5 酒瓶を両手にふらつく主人公と「アルコールは”少量”でも脳の機能を麻痺させる！」の解説
- 6 「飲んだら、絶対乗らない」という警告
- 7 歩行者との衝突音、悲鳴、サイレンなどの効果音

【ポスターの要素】

- 8 「アルコールの運転への影響は自転車もクルマと同じ」の文言
- 9 「飲酒運転は、絶対ダメ！」というタイトル
- 10 視点が定まらず、歩行者が二重・三重に見える絵
- 11 衝突し、倒れ込む主人公と歩行者の2コマの絵
- 12 酒瓶を両手に持った主人公の絵と「アルコールは”少量”でも脳の機能を麻痺させる！」の解説
- 13 「お酒を飲んだら、絶対乗らない！」という警告

【動画・ポスター共通の要素】

- 14 「飲酒運転は、道路交通法違反」という文言
- 15 懲役や罰金の説明
- 16 損害賠償についての説明
- 17 警察庁のマーク
- 18 その他（具体的に

Q6-3 自転車も飲酒運転は禁止であることをもっと効果的にアピールするには、どうすればよいと思いますか。（ご自由にお書きください）

裏面に続く

Q7 「自転車も交差点では一時停止、信号を守る」をテーマとしたポスター及び動画をご覧いただき質問にお答えください。



Q7-1 このポスター及び動画から、自転車も交差点の一時不停止や信号無視は違反行為であり、危険であることが理解できましたか。また、一時停止、信号遵守というルールを守ろうという気持ちになりましたか。あなたのお考えに最も近いものを教えてください。

- 1 だいたい理解できたし、ルールも守ろうと思う
- 2 だいたい理解できたが、ルールを守ろうという気にはならない
- 3 あまりよく理解できなかったが、ルールは守ろうと思う
- 4 あまりよく理解できなかったし、ルールを守ろうという気にはならない

Q7-2 このポスター及び動画の中で、共感した内容、危険性を実感した要素などを教えてください。(〇はいくつでも)

- 【動画の要素】**
- 1 冒頭の「交差点では一時停止、信号を守る」というタイトル
 - 2 「自動車との事故は、出会い頭、右左折時が多い」という解説
 - 3 赤い矢印が伸びてきて、出会い頭の危険性を表すシーン
 - 4 「一時不停止、信号無視は大きな事故につながる」という解説
 - 5 出会い頭に、主人公とクルマがぶつかり、画面が左右に裂けていくシーン
 - 6 主人公が倒れ、自転車の車輪が空回りする状態
 - 7 「一時停止を守る/信号を守る」という呼びかけと、それを遵守する主人公の描写
 - 8 「交差点では一時停止、信号を守って安全確認」という文言
 - 9 急ブレーキ、衝突音などの効果音
- 【ポスターの要素】**
- 10 「自転車もクルマと同じ」という文言
 - 11 「交差点では一時停止、信号を守る！」というタイトル
 - 12 一時停止を怠り、主人公とクルマが衝突する2コマの絵
 - 13 「自転車とクルマの事故は、出会い頭、右左折時が多い」という解説
 - 14 「一時停止を守る/信号を守る」という呼びかけと、それを実行する主人公の2コマの絵
 - 15 「一時不停止、信号無視は、道路交通法違反」という文言
- 【動画・ポスター共通の要素】**
- 16 懲役や罰金の説明
 - 17 損害賠償についての説明
 - 18 警察庁のマーク
 - 19 その他（具体的に）

Q7-3 自転車も交差点では一時停止し、信号は守るべきことをもっと効果的にアピールするには、どうすればよいと思いますか。(ご自由にお書きください)

Q 8 前問までのポスター及び動画をご覧になって、ヘルメット着用に関して、下記のうちあなたのお考えに最も近いものを教えてください。(〇は1つ)

- 1 必要だと思うし、着用したい、着用している
- 2 必要だと思うが、着用しようと思わない
- 3 必要だと思わないが、着用したい、着用している
- 4 必要だと思わないし、着用しようと思わない

Q 9 Q5までの5種類のポスター及び動画をご覧になって、自転車の交通ルールを守ることや安全利用について、あなたの意識に変化はありましたか。(〇は1つ)

- 1 意識が高まった
- 2 意識がある程度は高まった
- 3 意識はあまり変わらない

【最後にあなたご自身のことについてお聞きます】

FS1 あなたの性別を教えてください。(〇は1つ)

- | | | |
|------|------|---------|
| 1 男性 | 2 女性 | 3 回答しない |
|------|------|---------|

FS2 あなたの年齢を教えてください。(〇は1つ)

- | | | | | | |
|-------|-------|-------|-------|----------|---------|
| 1 10代 | 2 20代 | 3 30代 | 4 40代 | 5 50～64歳 | 6 65歳以上 |
|-------|-------|-------|-------|----------|---------|

～ アンケートは以上です。ご協力ありがとうございました。～