

自転車利用実態定点調査票

	走行空間				乗員		雨天		危険運転行為						
	車道左側	車道右側	歩道中央	歩道	子乗せ	乗客	雨	雪	携帯電話	スピード出しすぎ	片手運転	立ち潜ぎ	ハンドルに荷物	後部座席	その他
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															
11															
12															
13															
14															
15															
16															
17															
18															
19															
20															
21															
22															
23															
24															
25															

調査日時：	平成	年	月	日	()
天気：					風速：
調査時間：				～	

<調査票>

[コメント]

◎走行空間においては、車道左側走行率は、8～57%と多岐にわたるが、平均すると 22% 程度である。

依然、歩道を通行する自転車が多く、今回も、全体の 7 割程度を占めている。同一地点 (個別データ)においても、午前と午後で異なったデータとなっている。

◎危険運転行為等(違反行為を含む)は、肩に荷物(102 件)・ハンドルに荷物(82 件)・片手運転(48 件/内 7 件は、携帯電話を使用しながらの運転)・立ち潜ぎ(41 件)・車道右側走行(25 件)・子乗せ後部席に荷物(*1)(21 件)・過積載(19 件)・脇見運転(12 件)・歩道上でのスピードの出しすぎ(11 件)・ジグザグ運転(2 件)等の順となっている。

*1 子乗せ後部席に荷物を掛ける事は、もし、気が付かない間に落下して、歩行者や自転車等に迷惑(通行障害・事故起因等)を及ぼしかねないので、基本、止めた方が望ましい。

【総合】

今回は、平成 28 年度第 4 回目の調査となり、平成 28 年 4～7 月分の 4 ヶ月期間の様々な点で比較してみた。

- ・利用者別 今回も、午前が午後の利用者を上回った。
- ・車道左側走行率 今回(21.9%)は、前回(22.8%)と同様の水準である。
 なお、午前 (21.0%)は、前回 (22.5%)と同様の水準である。
 また、午後 (23.1%)は、前回 (23.0%)と同様の水準である。
- ・子乗せ自転車 今回(21.5%)は、前回 (21.2%)と同様の水準である。
- ・電動自転車 今回(37.6%)は、前回 (34.9%)の 1.1 倍の水準である。
- ・危険運転行為 上位 3 件別では、[肩に荷物・ハンドルに荷物・片手運転] の順
(違反行為を含む) であり、期間中の共通項目は、肩に荷物・ハンドルに荷物である。
 一方、下位 3 件別では、[脇見運転・歩道上でのスピードの出し
 すぎ・ジグザグ運転] の順であり、期間中の共通項目は、3 項目全
 てが該当している。

なお、今回も、肩に荷物・ハンドルに荷物だけで、全体(359 件)の 5 割強(184 件)を占める形となった。

(危険防止の観点から籠の装備や荷台に装着等の必要性がある)

また、利用者全体(777 名)における危険運転行為等(違反行為を含み 359 件)の比率は、42%(*2)となっている。

*2 実際は、1 名で複数の危険運転行為等を実施している件(32 件)も含まれるため

なお、今回は、新たな危険運転行為として、荷台に後ろ向き乗り・フレームに箒挟みが発生した。

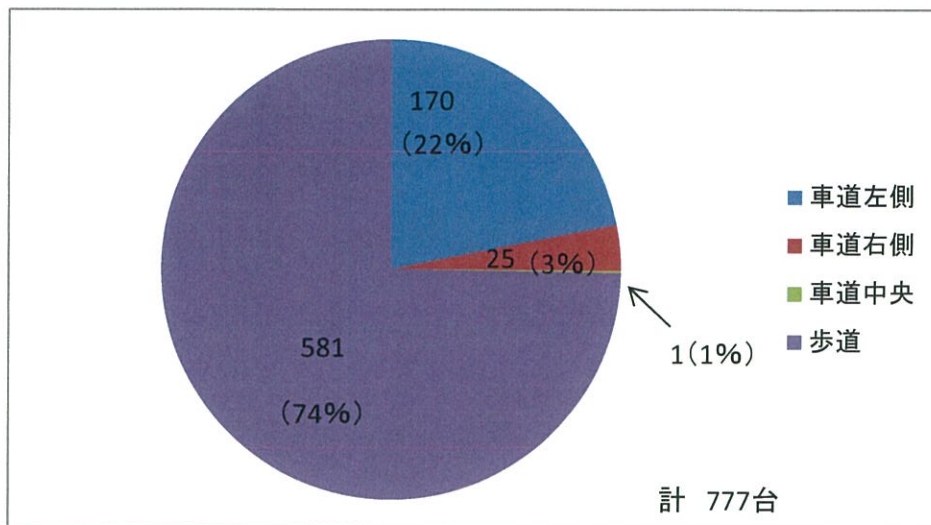
何れも危険性が高いので、止めるべき行為である。

今回の雨天時のデータは、合羽着用者(計 17 人)に対し、傘さし運転者(計 2 人)であり、約 8.5 倍の高倍率となっている。

調査期間は、3 日間であった。

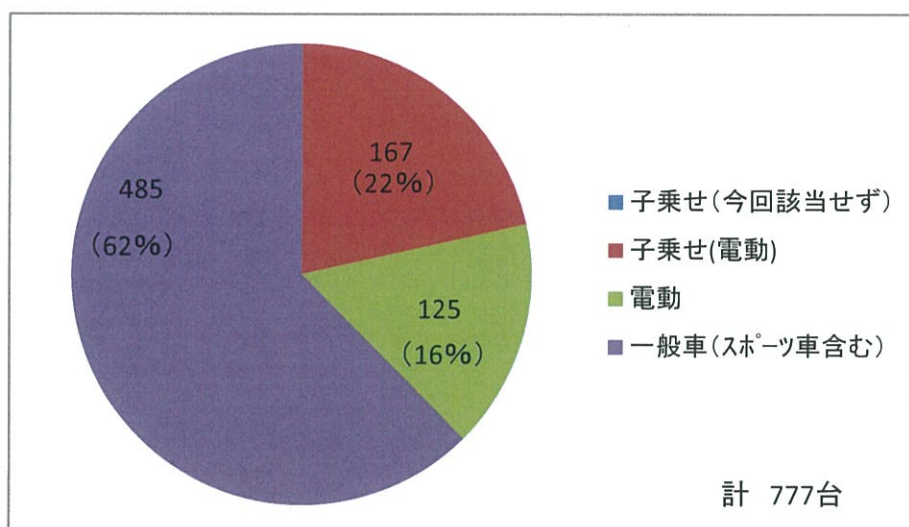
単に傘さし運転者が少なかったという理由でなく、雨天時には、合羽を着用するというマナーの向上の顕れであると考慮される。

*参考として、昨年 6 月のデータでは、道路交通法が改正された初月でもあり、一部報道で合羽の購買額が増加した経緯もあり、調査期間 4 日間で、合羽着用者(計 25 人)は、傘さし運転者(計 5 人)の 5 倍であった。



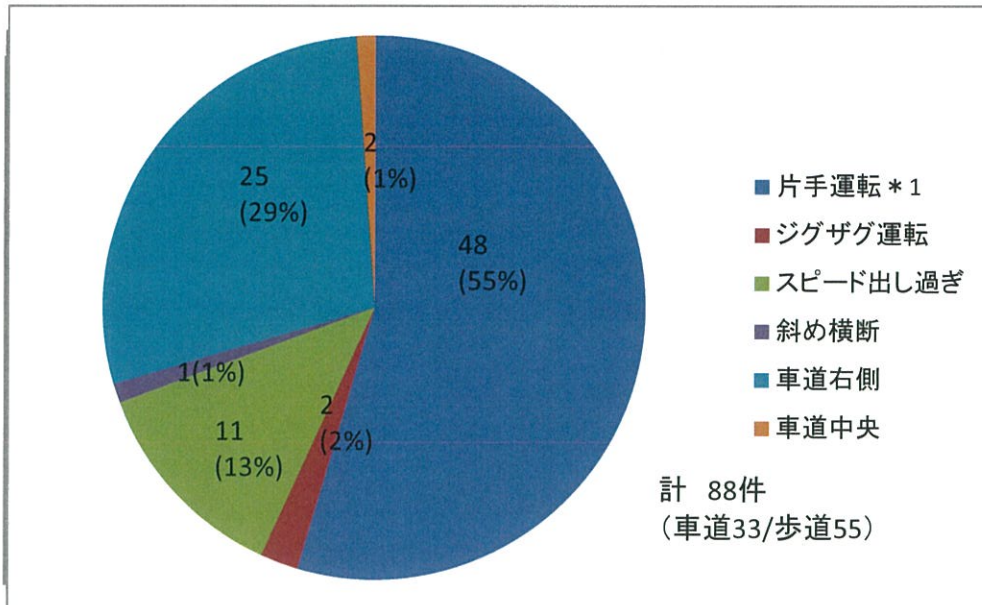
走行空間

調査期間 7/1~29



車種

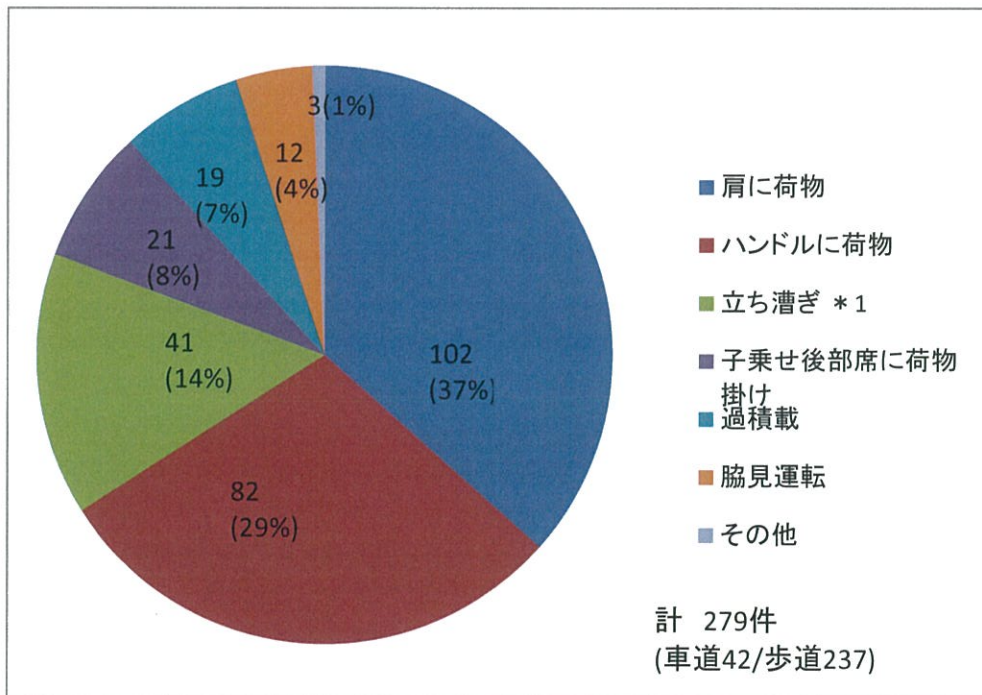
調査期間 7/1~29



違反運転行為

調査期間 7/1~29

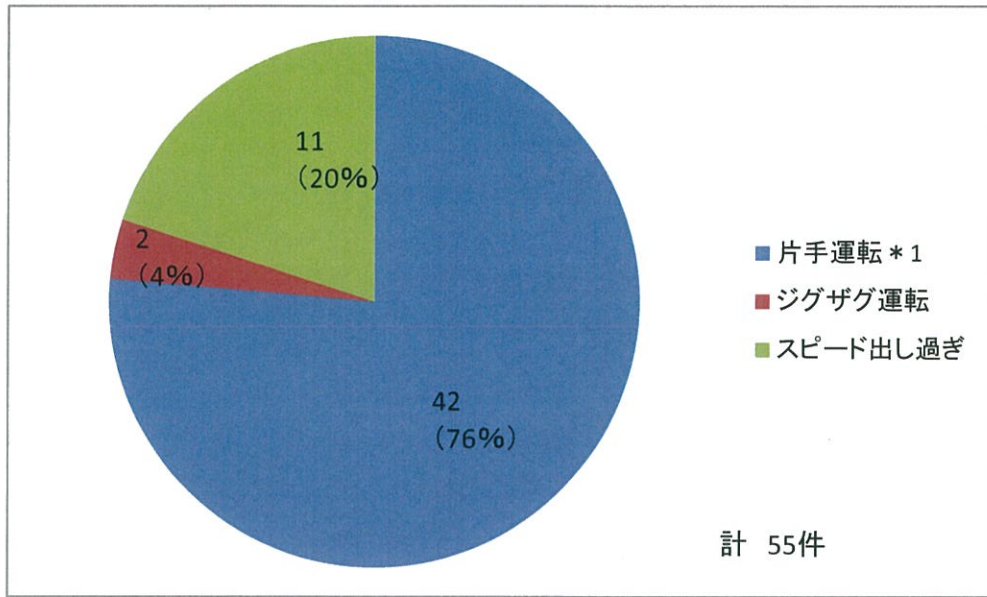
* 1 内7件 携帯電話を使用中の運転



危険運転行為

調査期間 7/1~29

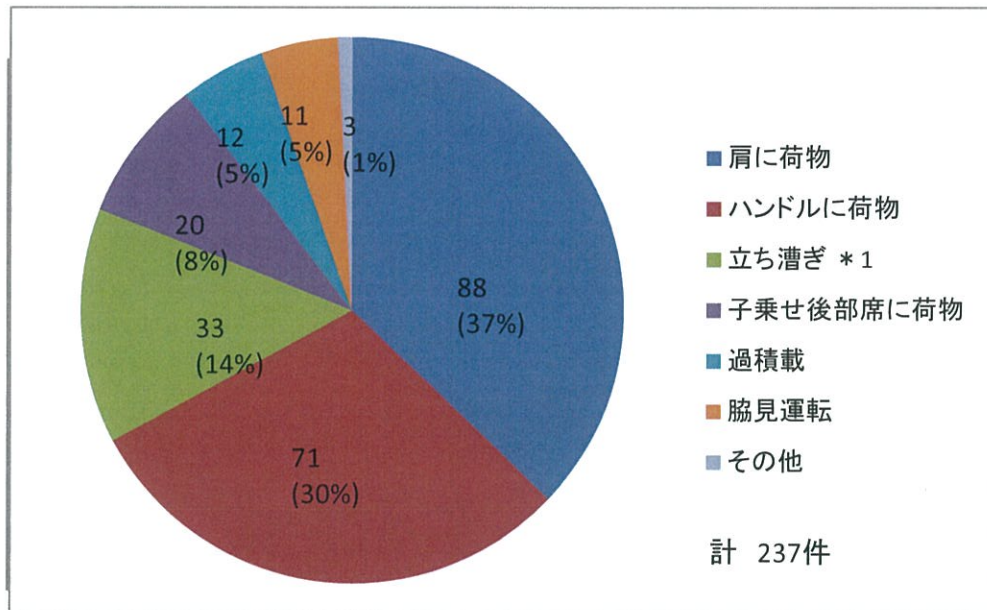
* 1 比率内訳: 上り坂36・下り坂5



違反運転行為
(歩道上)

調査期間 7/1~29

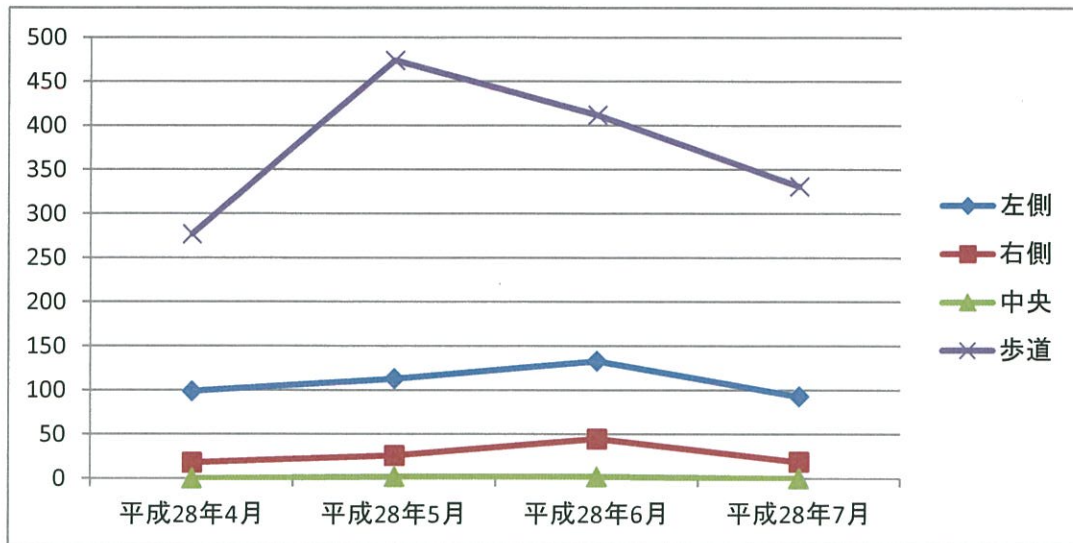
* 1 内7件 携帯電話を使用中の運転



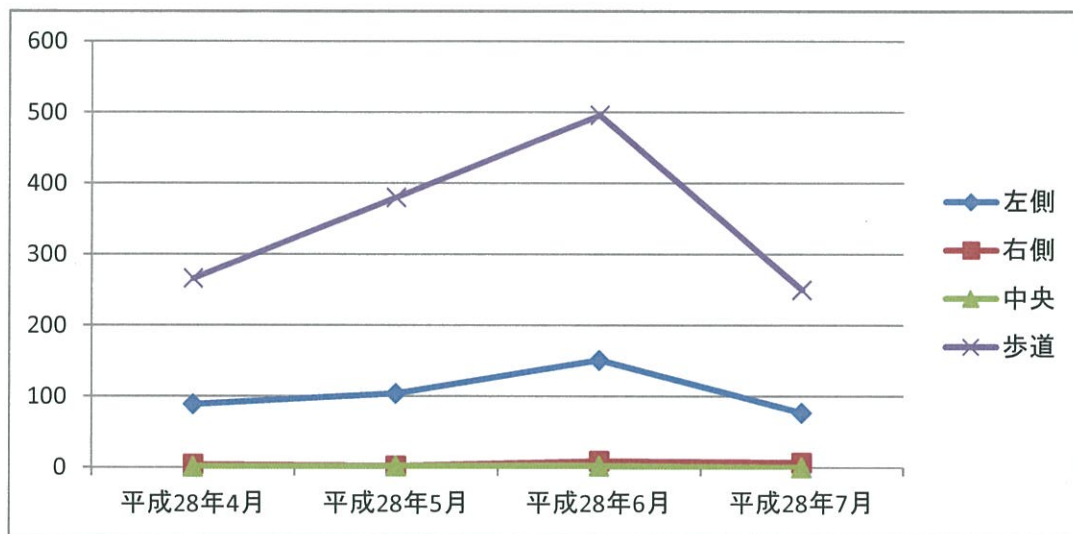
危険運転行為
(歩道上)

調査期間 7/1~29

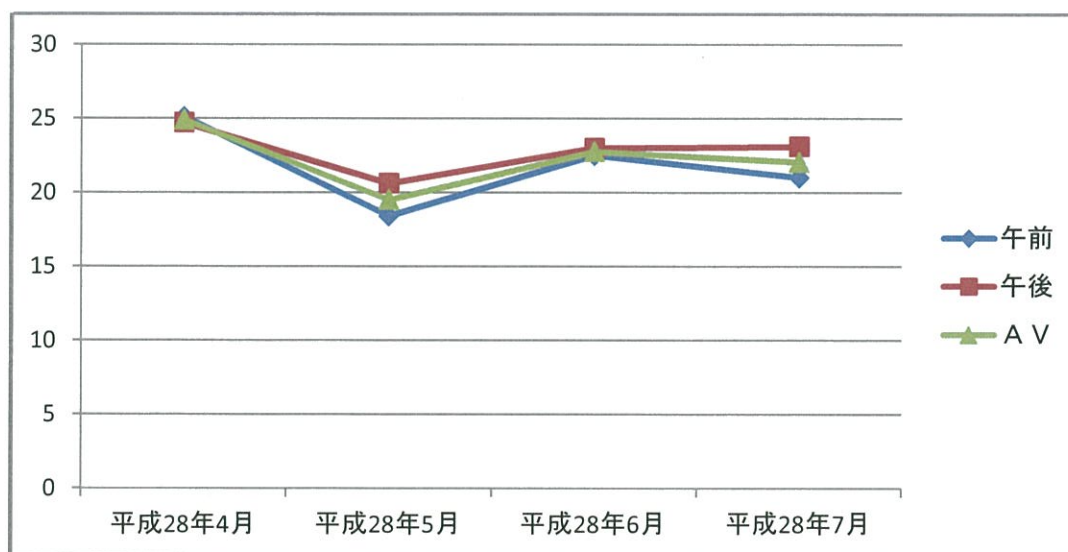
* 1 比率内訳: 上り坂33・下り坂0



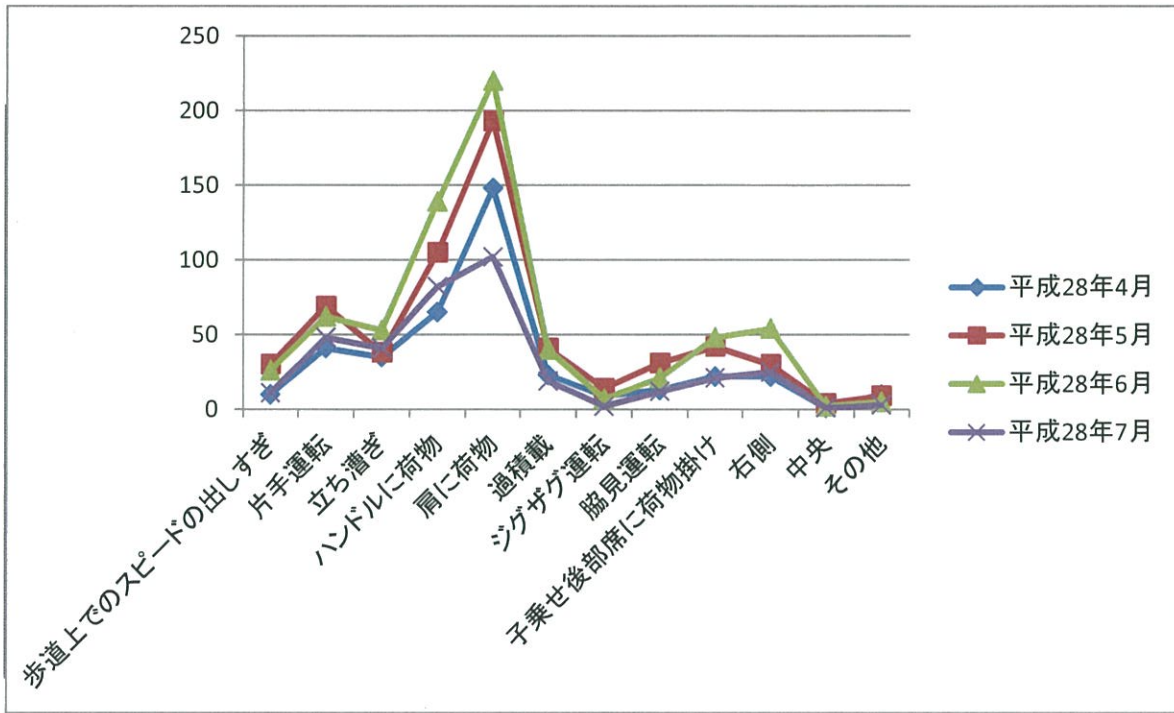
走行空間 午前 (台数)



走行空間 午後 (台数)



車道左側走行率 (%)



危険運転行為

(件数)

自転車利用実態定点調査報告（B地点）

平成28年8月

（一財）日本自転車普及協会

調査目的 自転車は車道左側走行が原則であるが、実際の自転車の走行状況の実態を調査し、その状況の問題点を探り一般に公開することで、望ましい走行空間の再考資料としていただくことを目的に行う。

調査日時 平成28年7月28日
[午前]9:00～10:00

調査場所 ・ 白金幼稚園前（庭園美術館西交差点(首都高速目黒線直下)から70m程の上り坂)

概要 ・ 調査対象(車道線:目黒通り上り4車線及び歩道:幅員3.1m
[一部歩道橋橋脚部分1.5mあり])
調査対象外(反対側上り歩道)



上り線車道	歩道	← } ↑	対象外 対象エリア
	←直進・右折レーン		
	←直進レーン		
	←左折レーン		
	←左折レーン		
	歩道		
			↑
	白金幼稚園		

調査事項 走行空間調査(車道、歩道)と危険走行調査

自転車利用実態調査票

No.	走行空間				危険走行行為			
	歩道	車道左側	車道中央	歩道	車道中央	歩道	車道中央	歩道
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
11								
12								
13								
14								
15								
16								
17								
18								
19								
20								
21								
22								
23								
24								
25								

調査日時： 年 月 日 時 分 調査者： 氏名

<調査票>

[コメント]

◎走行空間においては、車道左側走行率は、15%であり、また、車道中央走行率は、32%であり、依然、歩道を通行する自転車が、全体の5割を占めている。

◎危険運転行為(違反行為を含む)は、車道中央走行(25件)・肩に荷物(17件)・ハンドルに荷物(3件)・立ち漕ぎ・片手運転/(各2件)・携帯電話を使用しながらの運転・過積載(各1件)の順となっている。

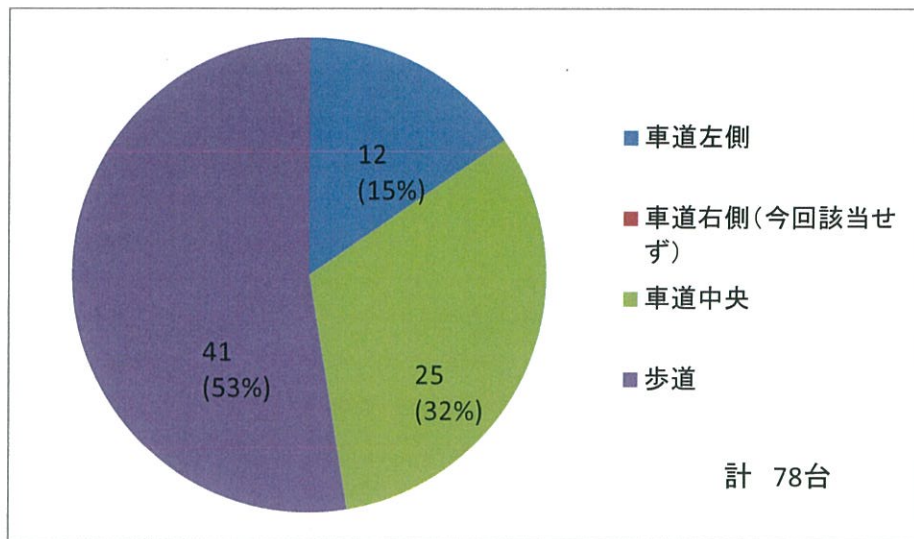
【総合】

今回は、前回に調査したデータ及び下り地点(自転車総合ビル前の7/29午前)とのデータについて以下の項目について比較してみた。

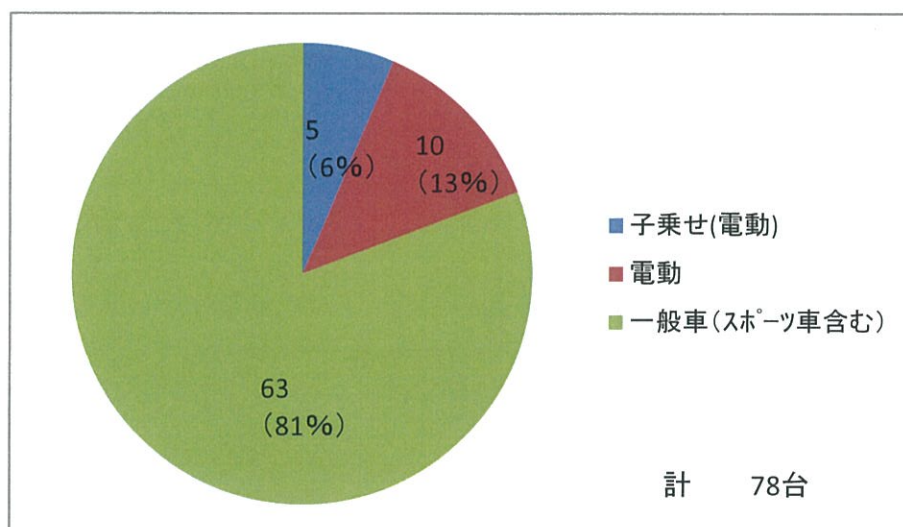
・車道左側走行率

今回(15%)は、前回(33%)の約5割の水準である。

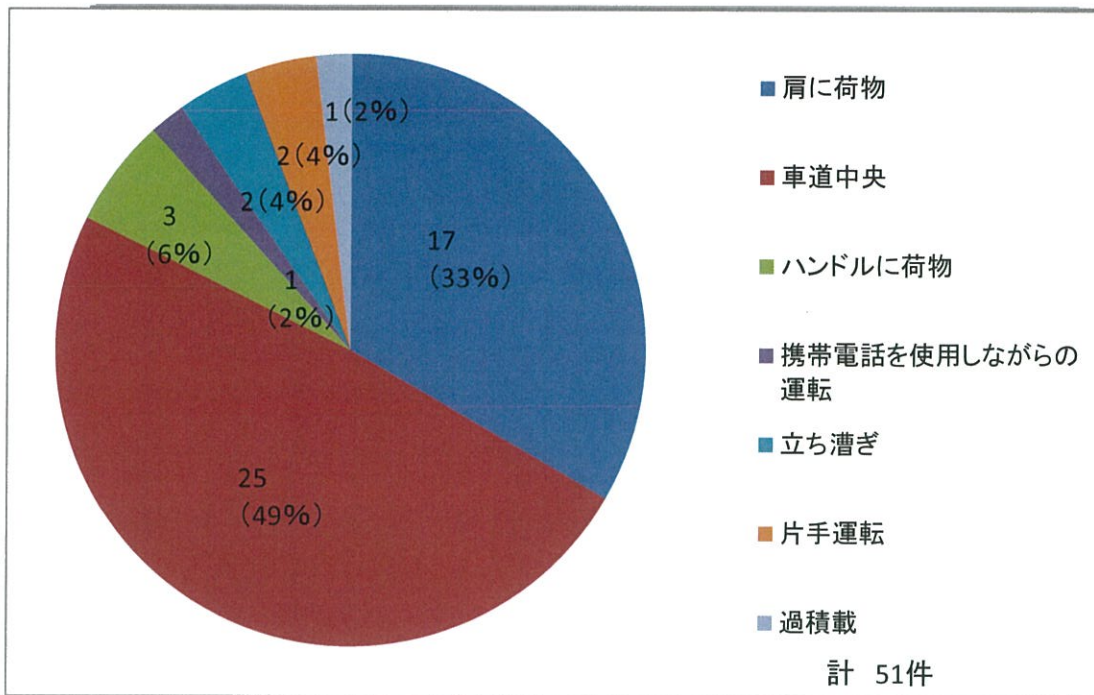
上り地点の白金(以下、上り地点と呼称・15%)に対し、下り地点の自転車総合ビル前(以下、下り地点と呼称・20%)とは、約8割の水準である。



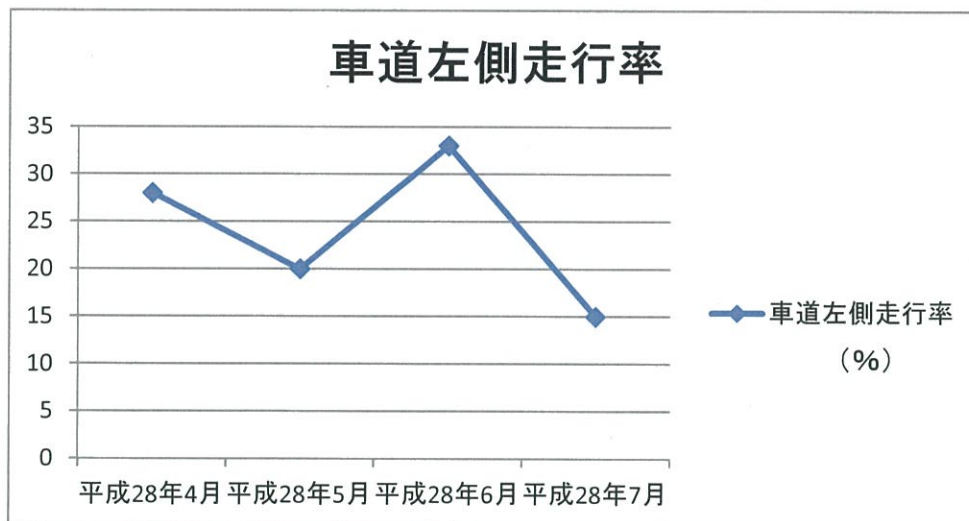
走行空間

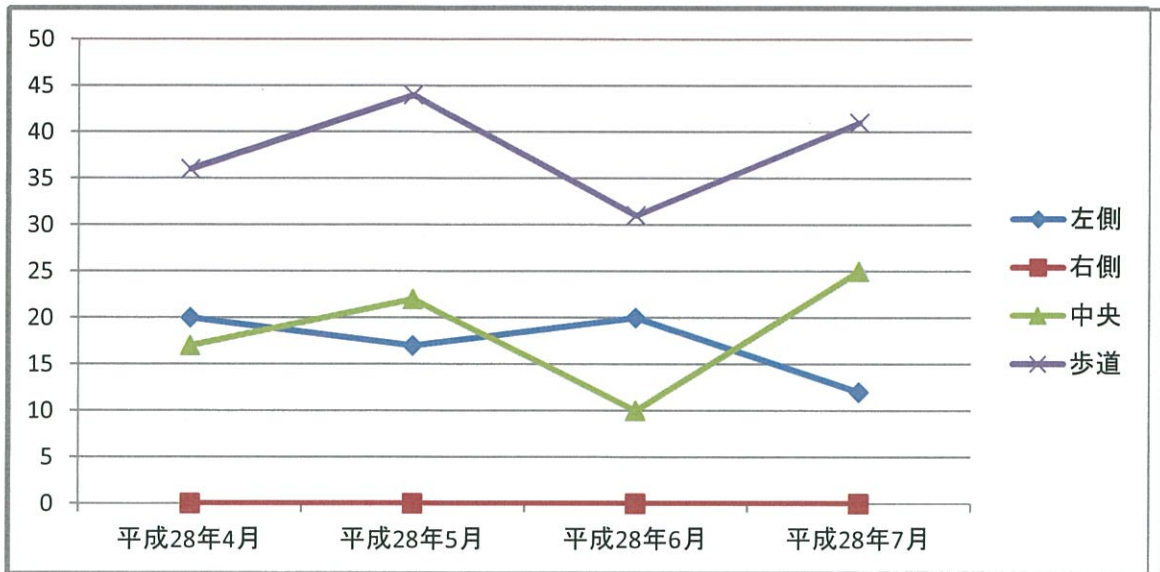


車種

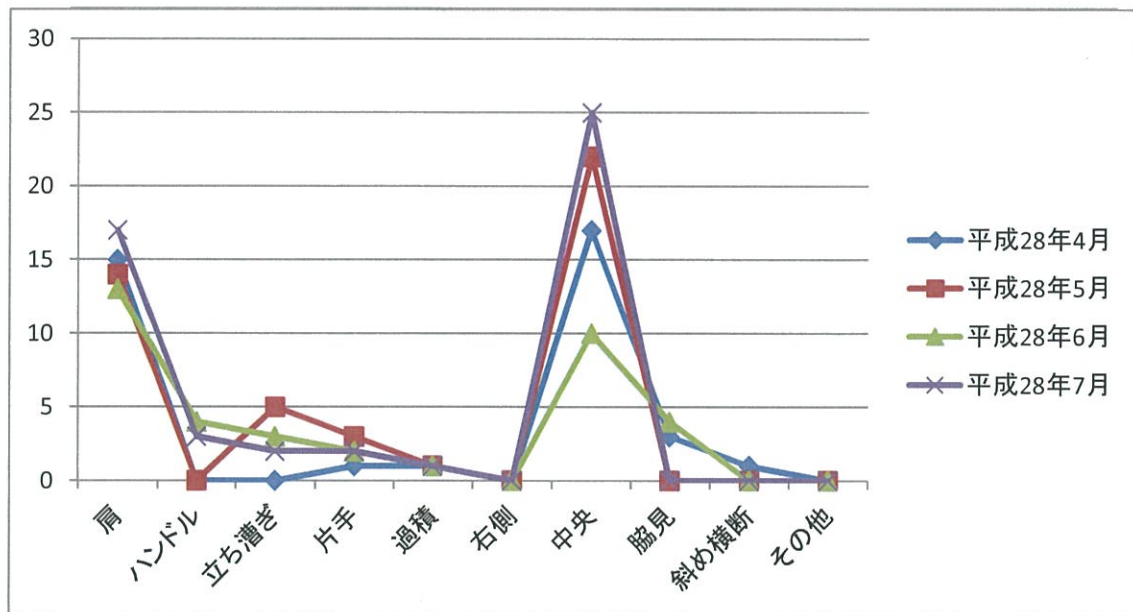


危険運転行為 (違反行為を含む)





走行空間 (台)



危険運転行為 (違反行為を含む) (件数)