

自転車利用実態定点調査票

No.	走行空間				車種		両足		危険運転行為						
	車道左側	車道右側	車道中央	歩道	子乗せ	電動	歩	自転車	片手運転	携帯電話の出しすぎ	片手運転	立ち漕ぎ	ハンドルに荷物	片手運転	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：	気温：
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、16～100%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74%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(136件)・ハンドルに荷物(86件)・片手運転(59件/内12件は、携帯電話を使用しながらの運転)・車道右側走行(33件)・立ち漕ぎ(33件)・子乗せ後部席に荷物掛け(*1)(30件)・過積載(25件)・歩道上でのスピードの出しすぎ(18件)・ジグザグ運転(11件)・脇見運転(10件)・斜め横断/車道中央(各5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 8 回目の調査となり、平成 28 年 4～11 月分の 8 カ月期間の様々な点で比較してみた。

- ・利用者別 今回は、午後が午前の利用者を上回った。

- ・車道左側走行率 今回(22.3%)は、前回(20.9%)と同様の水準である。
 なお、午前 (21.1%)は、前回(19.9%)と同様の水準である。
 また、午後 (23.3%)は、前回 (22.0%)と同様の水準である。

- ・子乗せ自転車 今回(30.2%)は、前回 (28.8%)と同様の水準である。
 なお、同自転車における同乗者ありの場合でのヘルメット着用率は、
 71%(週平均は、65～77%の範囲で推移)である。
 今回(71%)は、前回(76.0%)の 9 割強の水準である。

- ・電動自転車 今回(43.2%)は、前回(39.2%)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
 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。
(違反行為を含む) 一方、下位 3 件別では、[歩道上でのスピードの出しすぎ・ジグ
 ザグ運転・脇見運転] 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(457 件)の約 5 割(222 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(1066 名)における危険運転行為等(違反行為を含み 457 件)の比率は、41%(*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(21 件)も含まれるため

今回は、新たな危険運転行為として、前籠に杖置きが発生した。
危険性が高いので、止めるべき行為である。

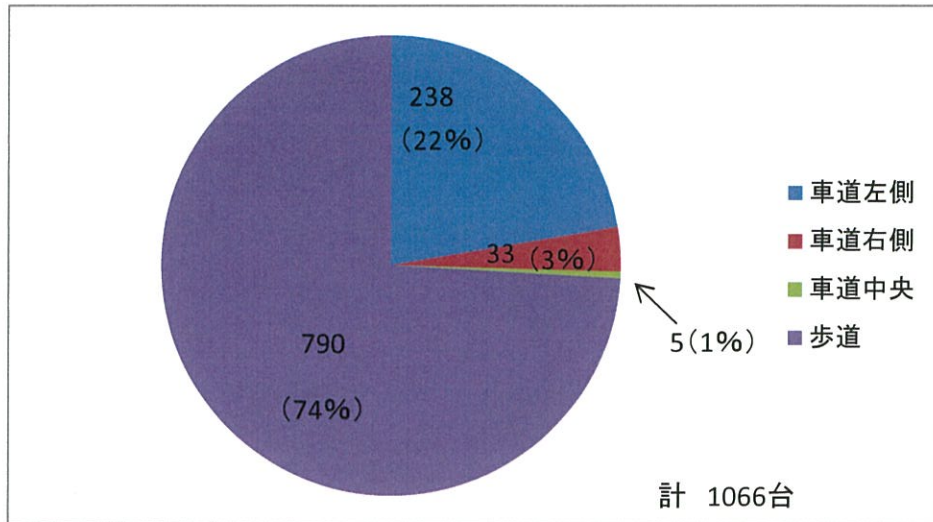
なお、現在、調査地点の近くに臨時のバス停(1年の期限付き)が設置されているため、車道右側走行者は、バス接近時において危険な状況(同様にバス側からも対向車となり危険)となるため、速やかに止めるべき行為である。

今回の雨天時のデータは、傘さし運転者(計3人)に対し、合羽着用者(計14人)で約5倍となっている。

調査期間は、3日間であった。

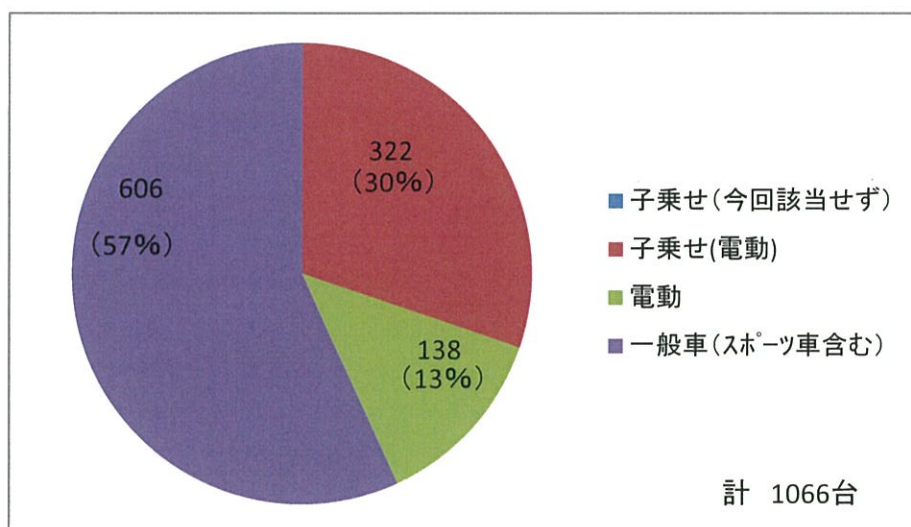
単に傘さし運転者が少なかったという理由でなく、雨天時には、合羽を着用するというマナーの向上の顕れであると考慮される。

*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。



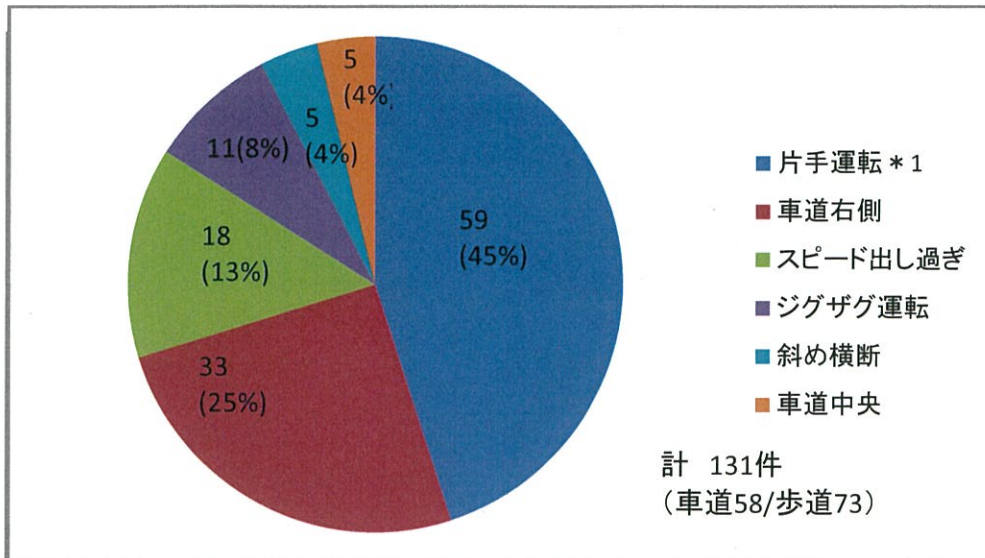
走行空間

調査期間 11/1~30



車種

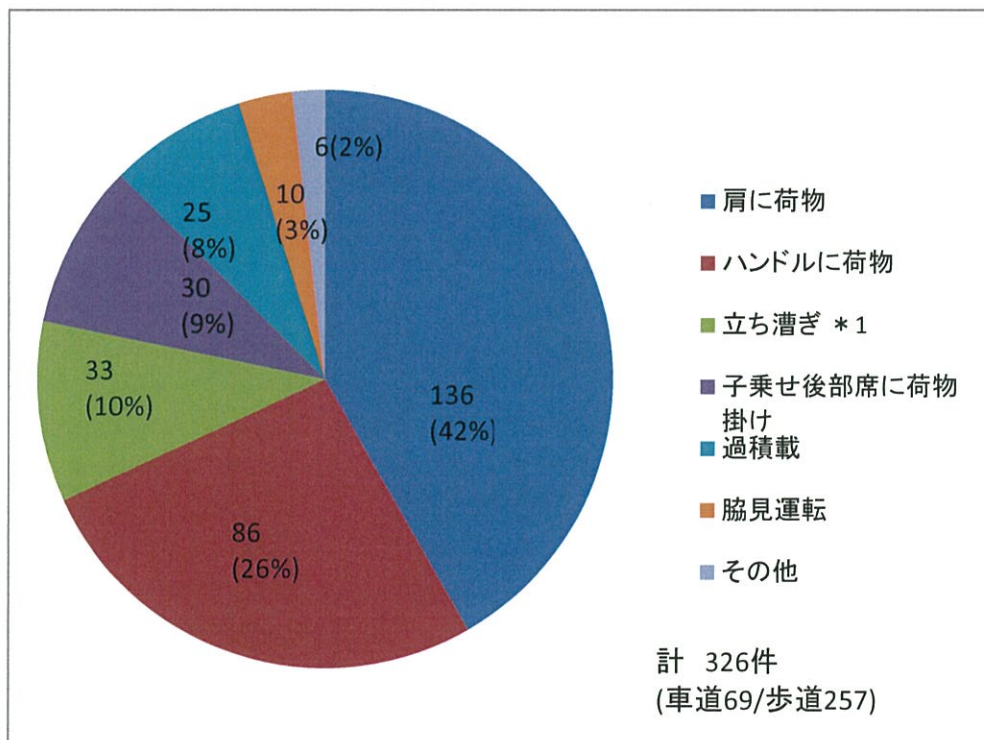
調査期間 11/1~30



違反運転行為

調査期間 11/1~30

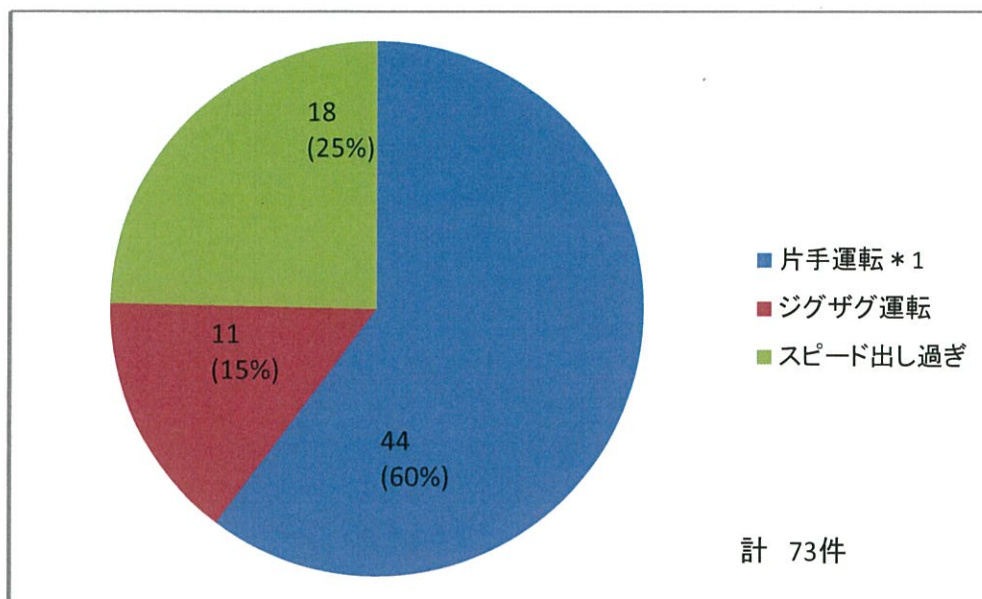
* 1 内12件 携帯電話を使用中の運転



危険運転行為

調査期間 11/1~30

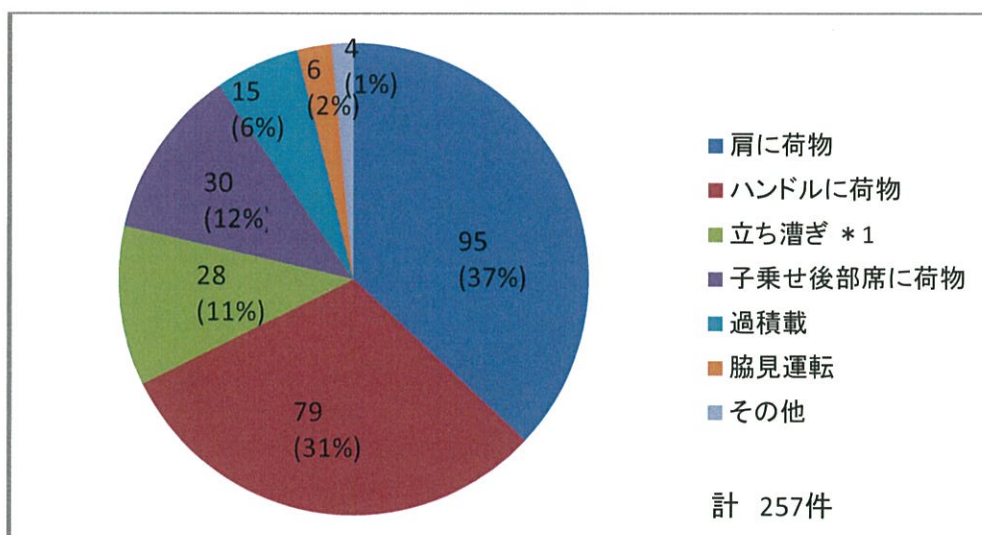
* 1 比率内訳: 上り坂28・下り坂5



違反運転行為
(歩道上)

調査期間 11/1~30

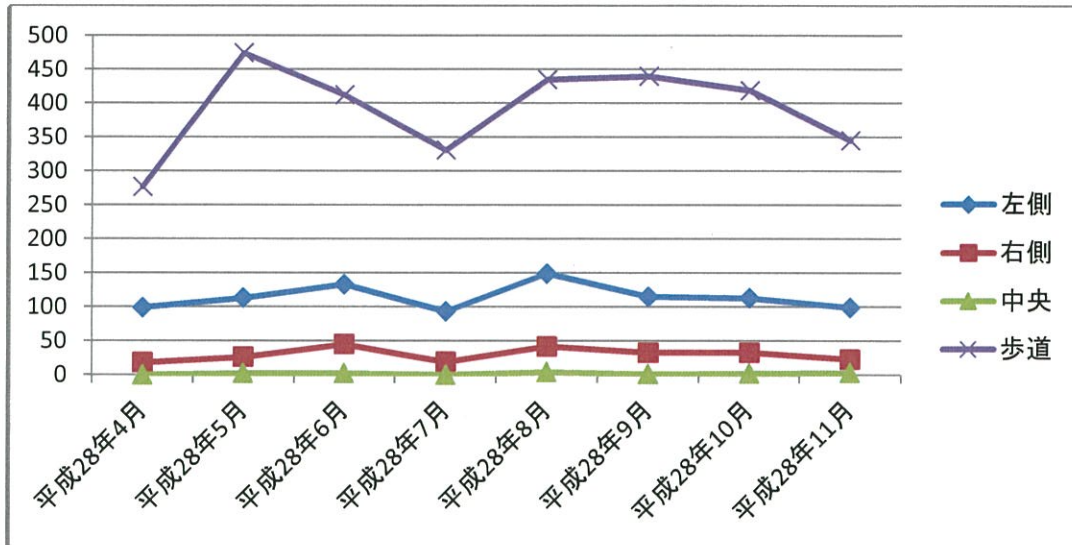
* 1 内10件 携帯電話を使用中の運転



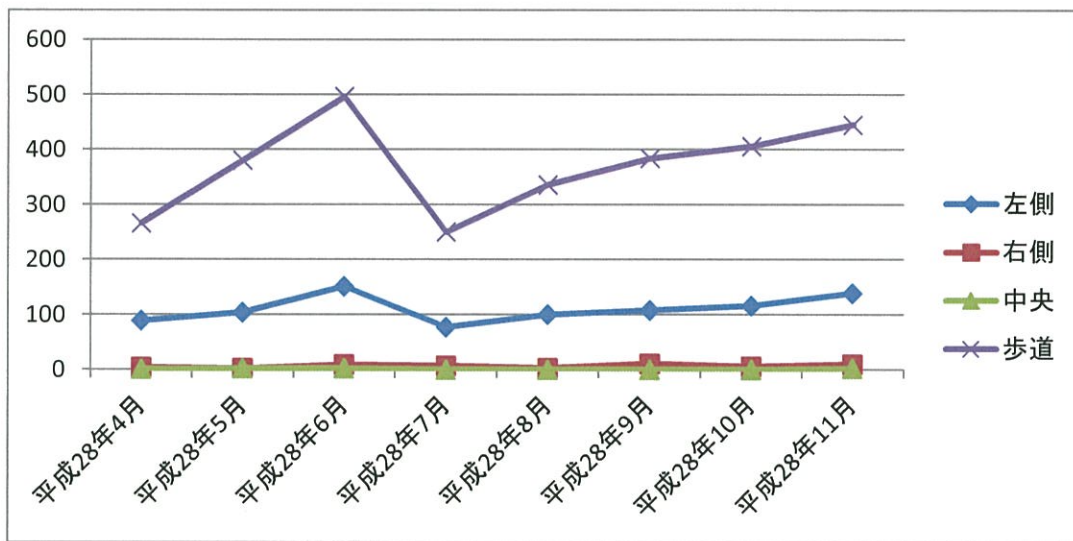
危険運転行為
(歩道上)

調査期間 11/1~30

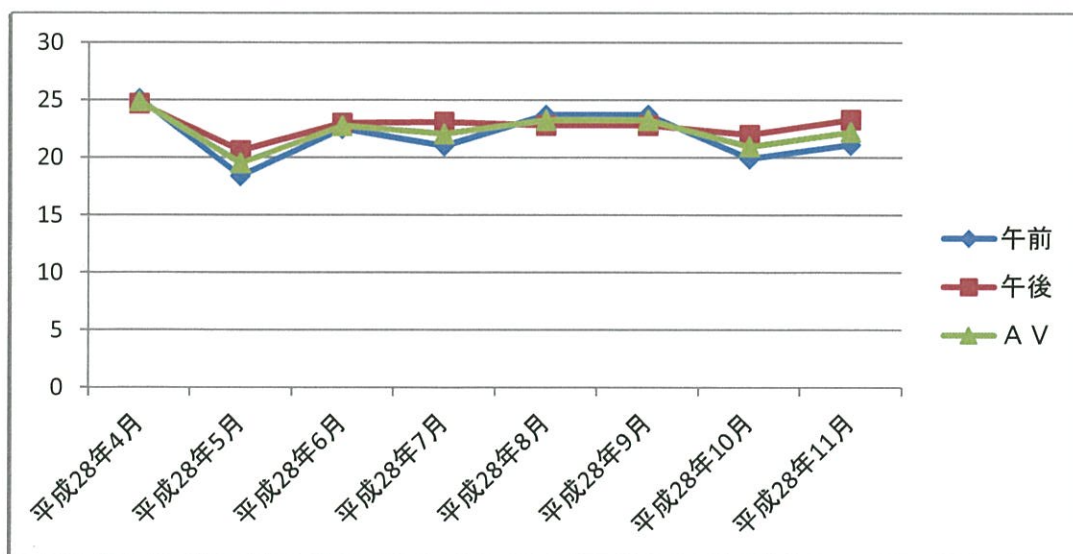
* 1 比率内訳: 上り坂28・下り坂0



走行空間 午前 (台数)



走行空間 午後 (台数)



車道左側走行率 (%)

自転車利用実態定点調査報告（B地点）

平成28年12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11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調査票

No.	走行空間				調査日時	危険運転行為			
	車道左側	車道中央	歩道	その他		違反行為	危険運転	その他	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 27 年 月 日 ()
調査員	氏名
調査時間	分

<調査票>

[コメント]

◎走行空間においては、車道左側走行率は、29%であり、また、車道中央走行率は、18%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(14件)・肩に荷物(9件)・過積載(3件)・ハンドルに荷物(2件)・立ち漕ぎ/片手運転(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11/29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(29%)は、前回(30%)と同様の水準である。

上り地点の白金(以下、上り地点と呼称・29%)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7割の水準である。

・子乗せ自転車

今回(25%)は、前回(18%)の 1.4 倍の水準である。

上り地点(25%)に対し、下り地点(27%)と同等の水準

なお、同自転車における同乗者あり(32%)の場合でのヘルメット着用率は、83%である。

今回(83%)は、前回(100%)の 8 割の水準である。

さらに、ヘルメット着用率の上下線での比較として、上り地点(83%)に対し、下り地点(83%)と同等の水準

・電動自転車

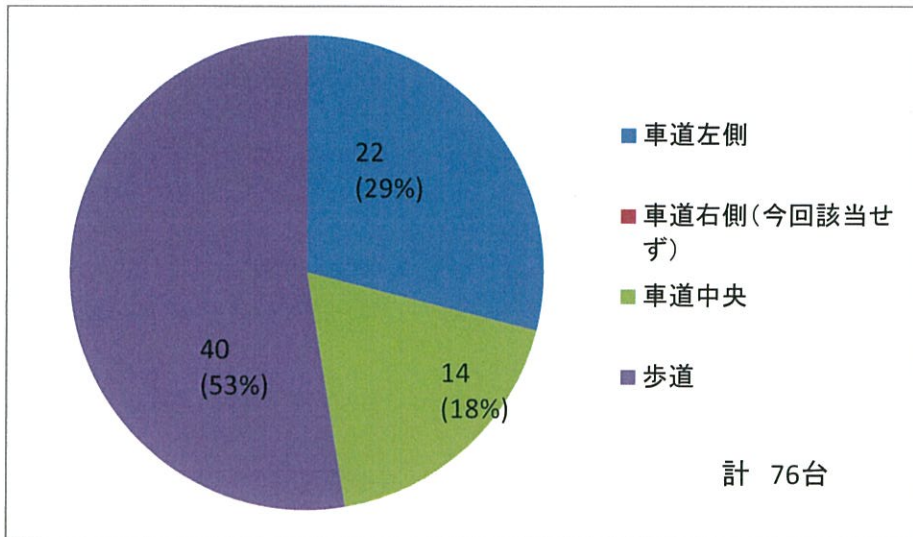
今回(37%)は、前回(36%)と同等の水準である。

上り地点(37%)に対し、下り地点(41%)の 9 割の水準

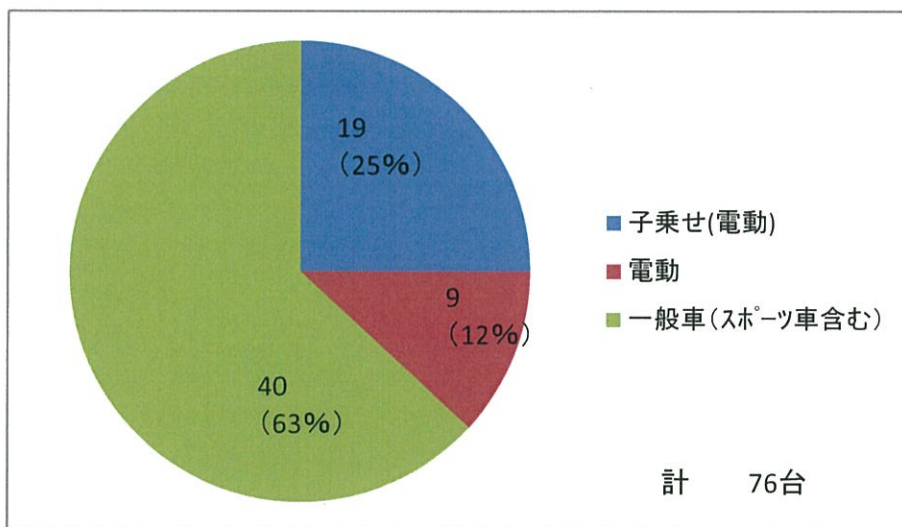
・危険運転行為 (違反行為を含む) 上り地点の [車道中央走行・肩に荷物・過積載] に対し、
下り地点では [肩に荷物・片手運転・車道右側] と、共通項目は、肩に荷物の 1 件となっている。

なお、中央走行者については、依然として電動自転車を使用していない。

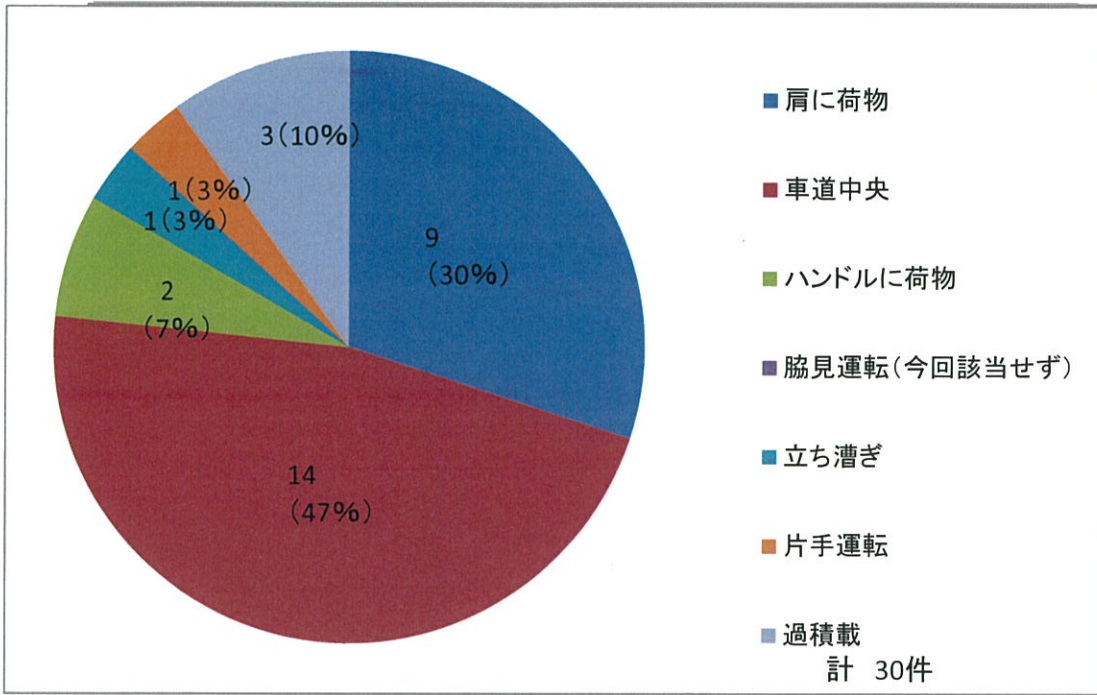
さらに、車道中央走行が多かった理由も、前回以前から同様に、上り車線先の庭園美術館西交差点において、歩行者横断帯中央にて左折道路と直進道路が分断されており、直進する利用者は、同交差点のかなり手前から 道路中央を走行していたが、4 車線での中間(両隣が 2 車線)走行のため車両に挟まれてながらと、かなり危険な走行を強いられている感が窺えた。



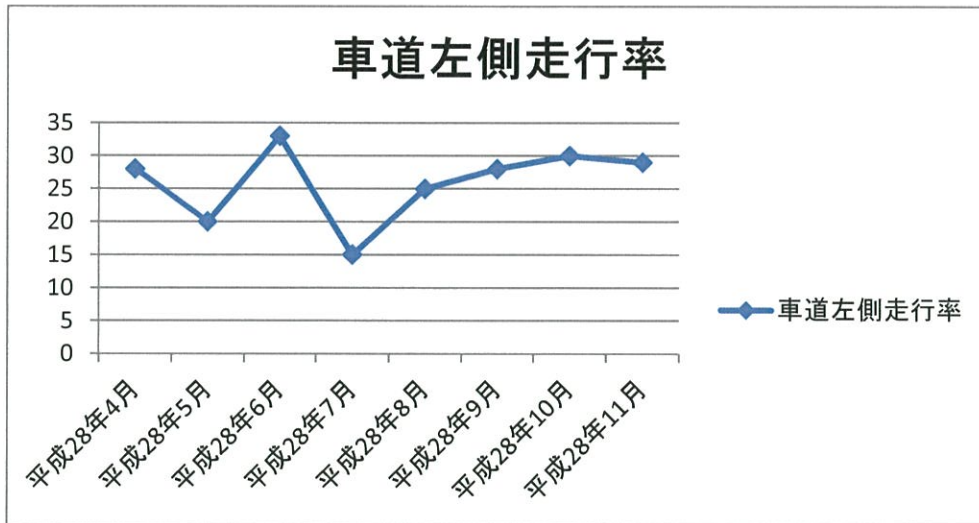
走行空間

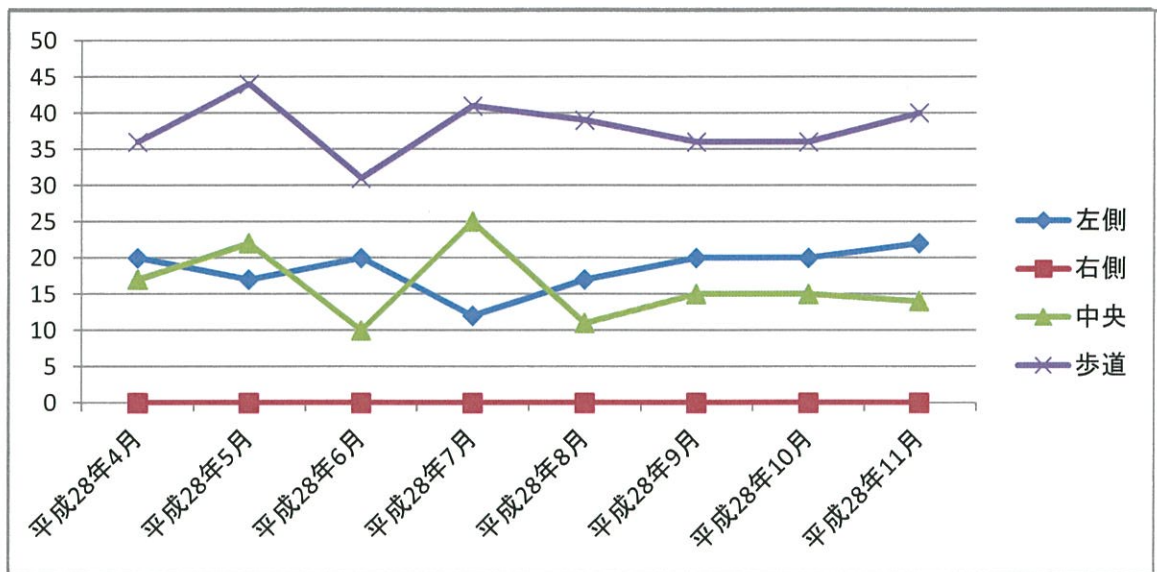


車種

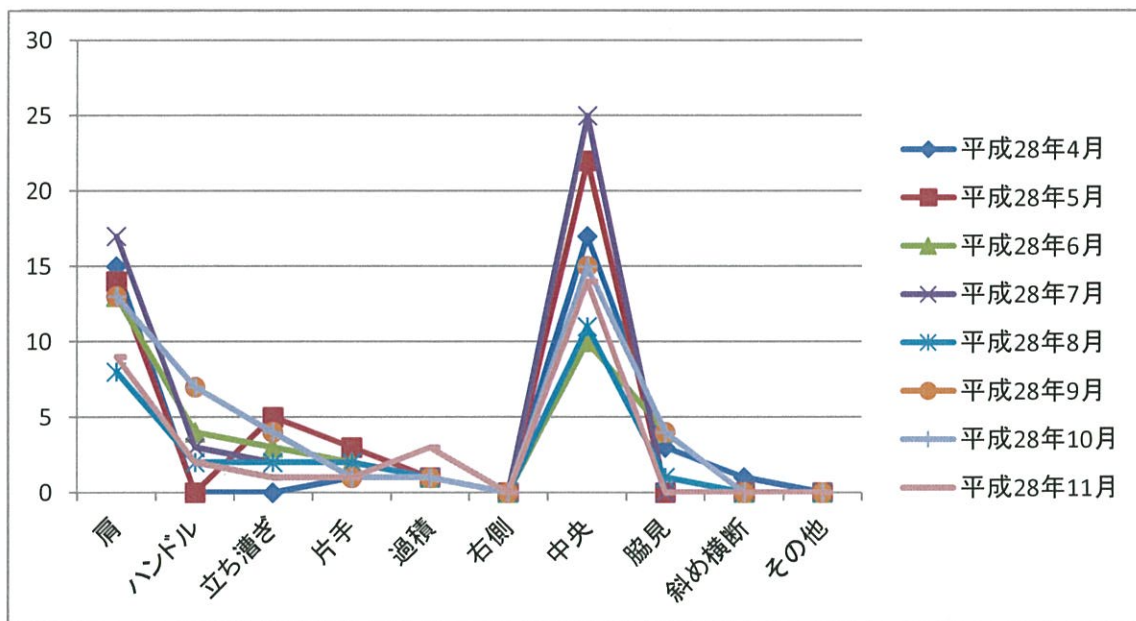


危険運転行為 (違反行為を含む)





走行空間 (台)



危険運転行為 (違反行為を含む) (件数)