

自転車利用実態定点調査報告(A地点)

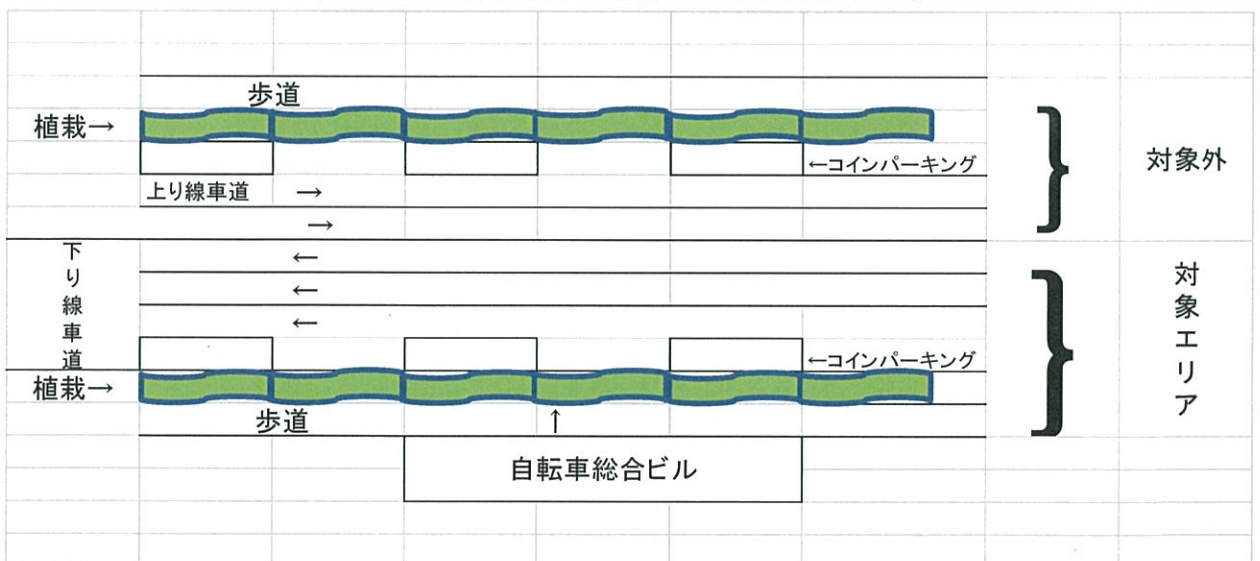
平成29年6月

(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29年5月1日～31日
[午前]9:00～10:00、[午後] 14:00～15:00

- 調査場所** ・ 自転車総合ビル前（目黒駅方面に 50m 程緩い下り坂）
- 概要** ・ 調査対象(車道線:目黒通り下り 3 車線[内側 1 車線駐車帯])
(歩道:幅員 5m・植栽 1.5m～2mのため、実質通行幅 3m～3.5m)
- ・ 調査対象外(車道線:目黒通り上り 2 車線[内側 1 車線駐車帯]及び上り歩道)



調査事項 走行空間調査(車道、歩道)と危険走行調査

自転車利用実態定点調査票

	走行空間				車種		雨天		危険運転行為							
	車道左側	車道右側	歩道中央	歩道	子供用	電動	雨	雪	携帯所持	スピード出しすぎ	片手運転	立ち漕ぎ	ハンドルに荷物	後部席に荷物	脇見運転	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：	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、14～28%と多岐にわたるが、平均すると19%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(違反行為を含む)は、肩に荷物(208件)・ハンドルに荷物(115件)・片手運転(94件/内11件は、携帯電話を使用しながらの運転)・車道右側走行(72件)・立ち漕ぎ(45件)・歩道上でのスピードの出しすぎ(31件)・子乗せ後部席に荷物掛け(*1)(23件)・脇見運転(17件)・過積載(16件)・ジグザグ運転(13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 29 年度第 2 回目の調査となり、平成 29 年 4～5 月分の 2 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(19.4%)は、前回(19.6%)と同様の水準である。

 なお、午前 (19.9%)は、前回 (21.3%)と同様の水準である。
 また、午後 (18.8%)は、前回 (17.9%)と同様の水準である。

- ・子乗せ自転車 今回(25.7%)は、前回 (26.2%)と同様の水準である。

 なお、同自転車における同乗者あり(37.5%)の場合でのヘルメット着用率は、74.4%(週平均は、64～92%の範囲で推移)である。
 今回(74.4%)は、前回(70.5%)と同様の水準である。

- ・電動自転車 今回(39.8%)は、前回 (41.5%)と同様の水準である。

- ・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、全項目である。

- (違反行為を含む) 一方、下位 3 件別では、[脇見運転・過積載・ジグザグ運転] の順であり、期間中の共通項目は、脇見運転・ジグザグ運転である。

なお、今回も、肩に荷物・ハンドルに荷物だけで、全体(643 件)の 5 割(323 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)

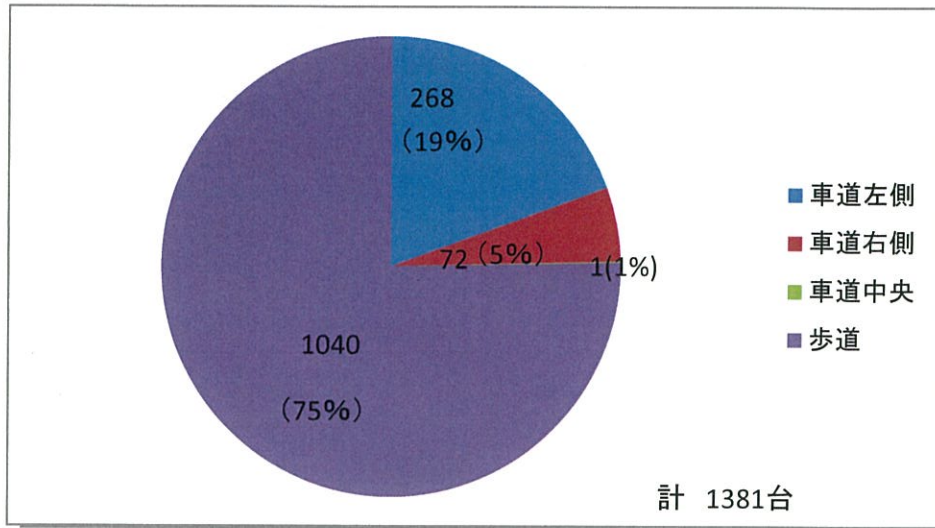
また、利用者全体(1381 名)における危険運転行為(違反行為を含み 643 件)の比率は、割合上(*2)では、48%となっている。

- *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(39 件)も含まれるため

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。

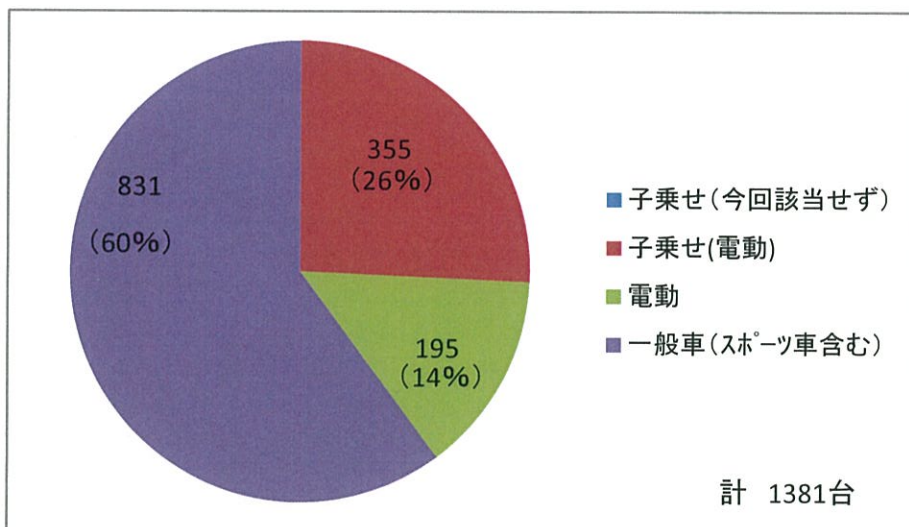
今回の雨天時のデータは、傘さし運転者(計3人)に対し、合羽着用者(計13人)で4倍であった。

調査期間は、3日間であった。



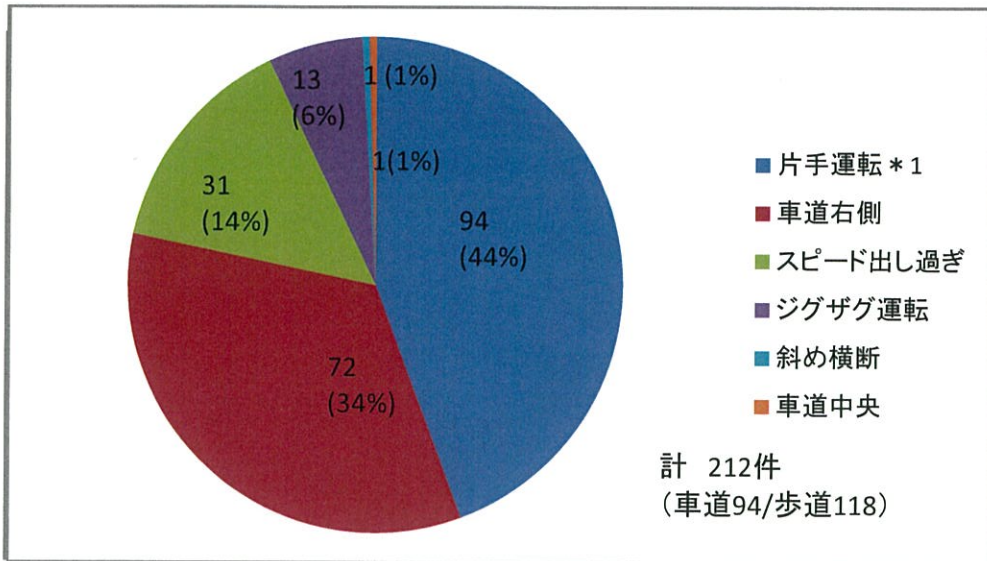
走行空間

調査期間 5/1~31



車種

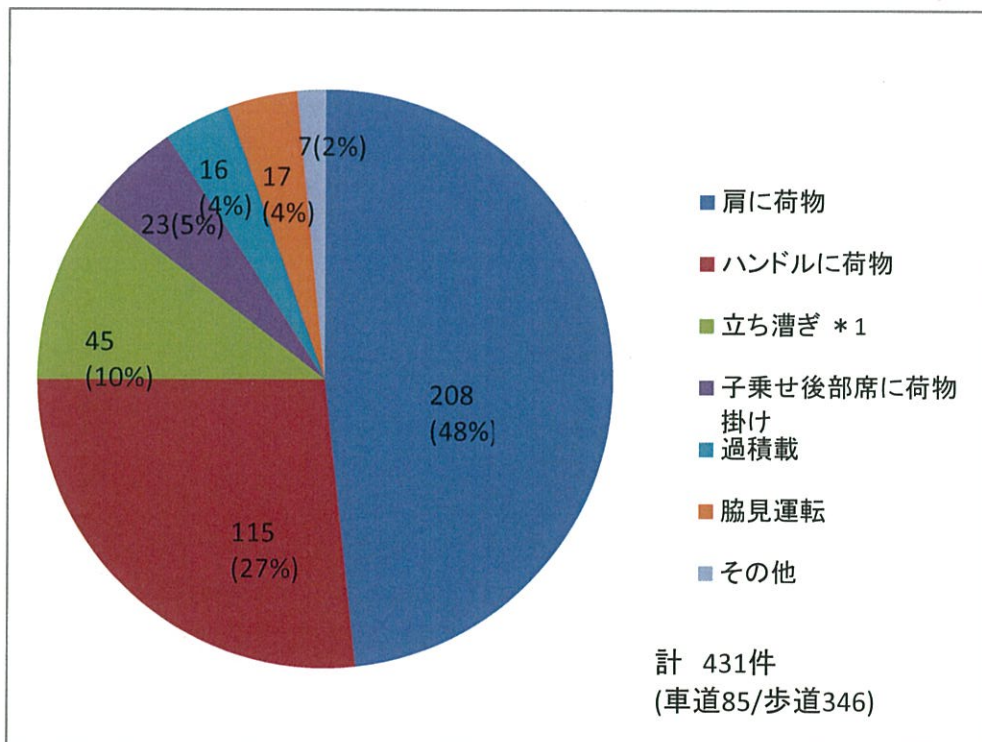
調査期間 5/1~31



違反運転行為

調査期間 5/1~31

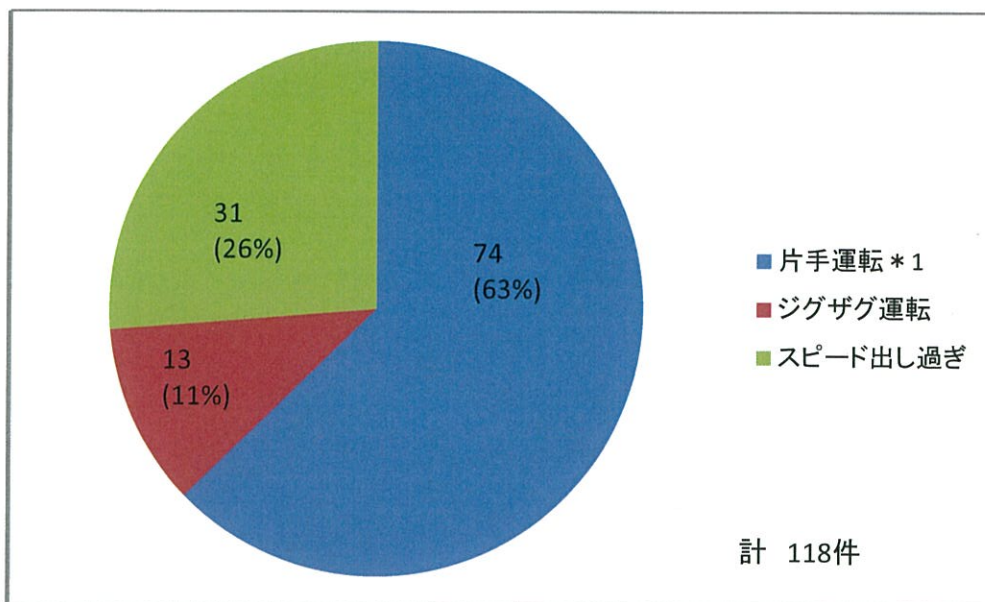
* 1 内11件 携帯電話を使用中の運転



危険運転行為

調査期間 5/1~31

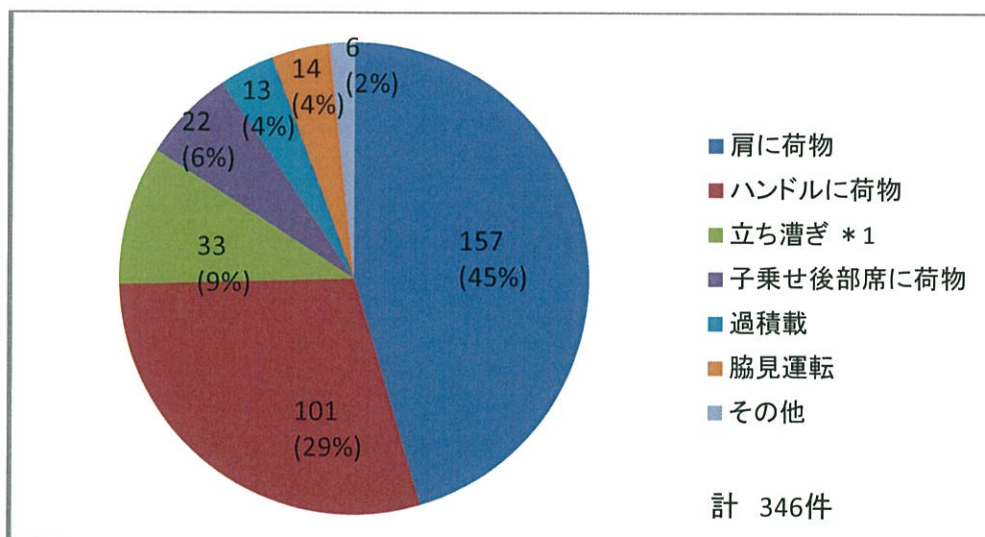
* 1 比率内訳: 上り坂39・下り坂6



違反運転行為
(歩道上)

調査期間 5/1~31

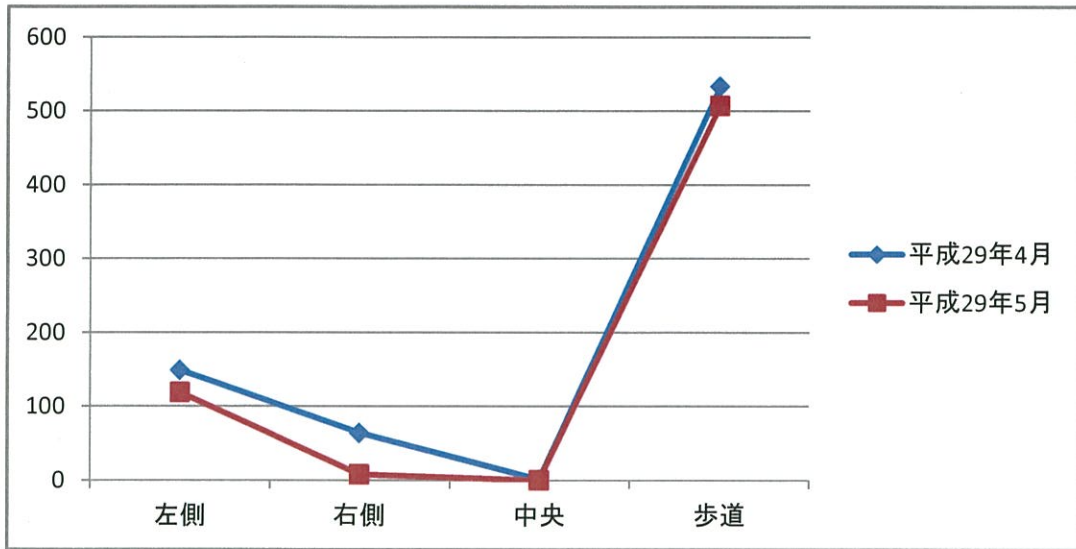
* 1 内9件 携帯電話を使用中の運転



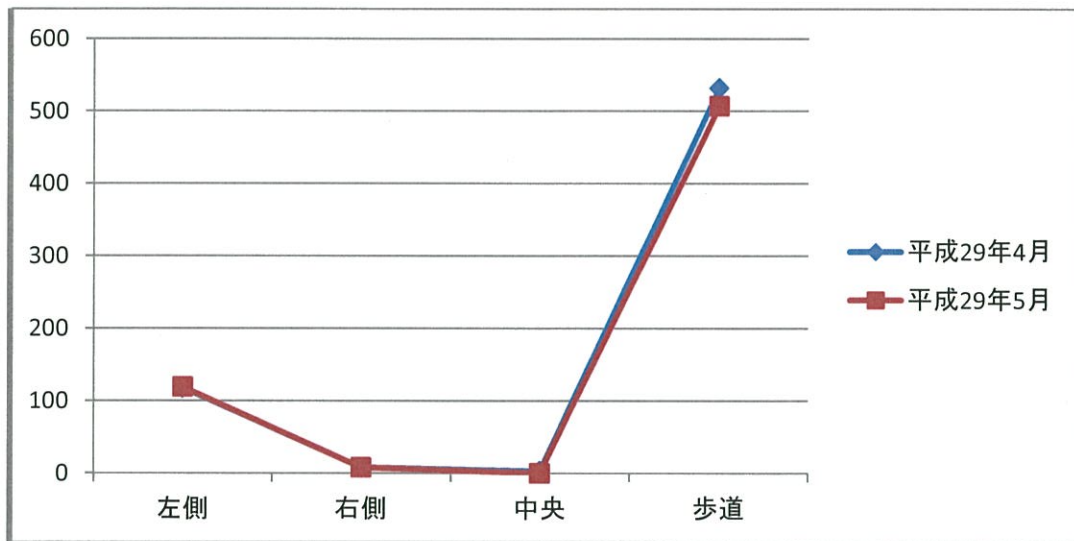
危険運転行為
(歩道上)

調査期間 5/1~31

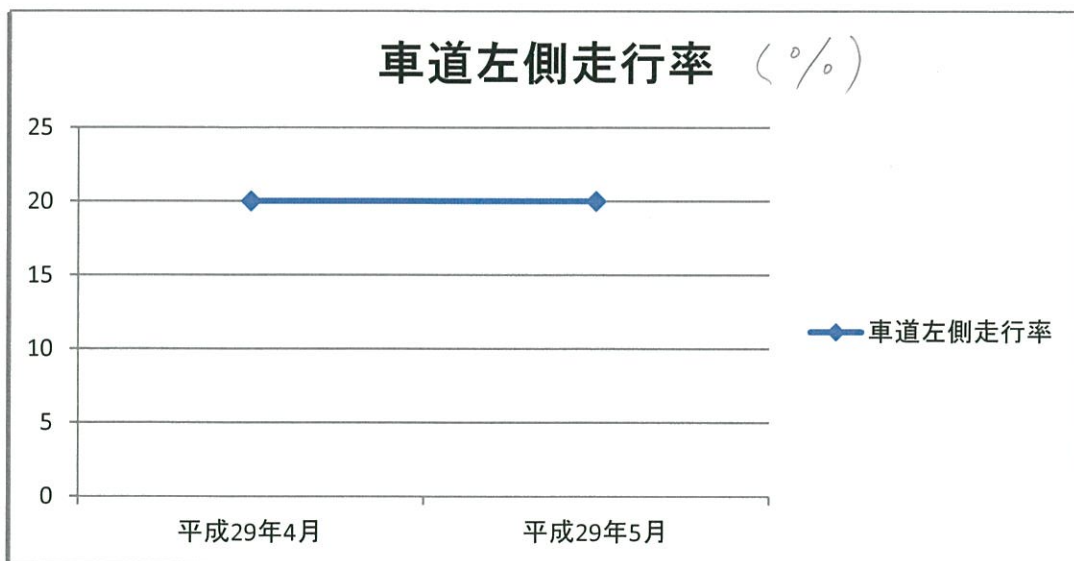
* 1 比率内訳: 上り坂32・下り坂1

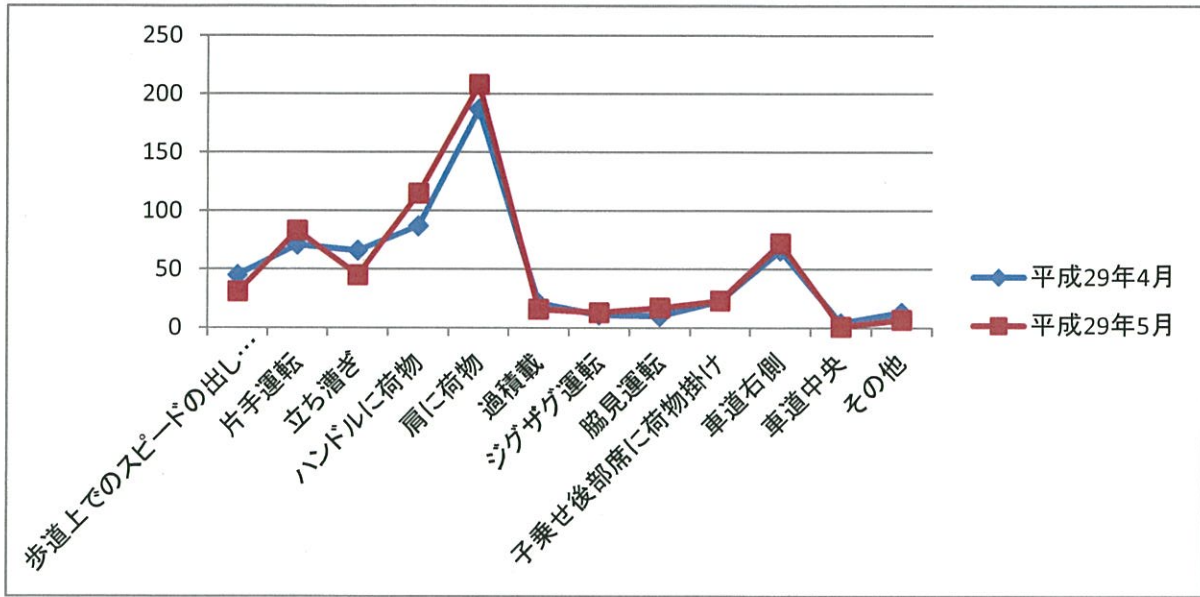


午前 (台数)



午後 (台数)





危険運転行為 (件)

自転車利用実態定点調査報告（B地点）

平成29年6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29年5月24日
[午前]9:00～10:00/ [午後]14:00～15:00

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

自転車利用実態定点調査表

No.	走行空間		危険		危険走行率	
	歩道	車道	歩道	車道	歩道	車道
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:	平成 年 月 日 時
天気:	曇
調査時間:	10:00 ~ 12:00

<調査票>

[コメント]

◎走行空間においては、車道左側走行率は、11%であり、また、車道中央走行率は、22%であり、依然、歩道を通行する自転車が多く、全体の7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(24件)・肩に荷物(14件)・ハンドルに荷物・片手運転(各5件)・立ち漕ぎ(4件)・車道右側走行・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 5/23)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(11.0%)は、前回(11.1%)と同様の水準である。
 なお、午前(10.3%)は、前回(10.7%)と同様の水準である。
 また、午後(12.9%)は、前回(11.9%)と同様の水準である。

なお、午前の上り地点の白金(以下、上り地点と呼称・10%)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・22%)の 5 割の水準である。

また、午後の上り地点 (13%)に対し、下り地点 (15%)と同様の水準である。

・子乗せ自転車

今回(17%)は、前回(24%)の 7 割の水準

上り地点(17%)に対し、下り地点(28%)の 6 割の水準

なお、同自転車における同乗者あり(44%)の場合でのヘルメット着用率は、100%である。

今回(100%)は、前回(73%)の 1.4 倍の水準である。

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(100%)に対し、下り地点(90%)の 1.1 倍の水準

・電動自転車

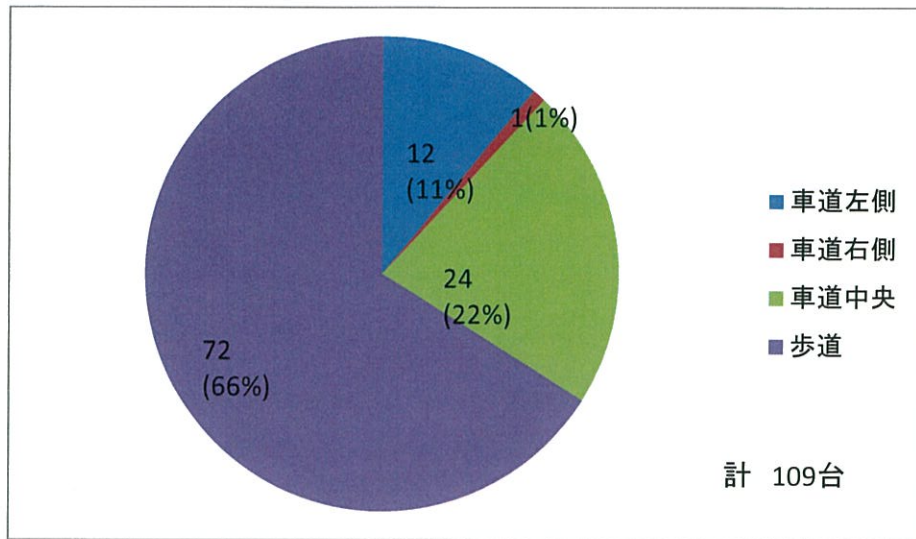
今回(28%)は、前回(37%)の 8 割の水準である。

上り地点(28%)に対し、下り地点(46%)の 6 割の水準

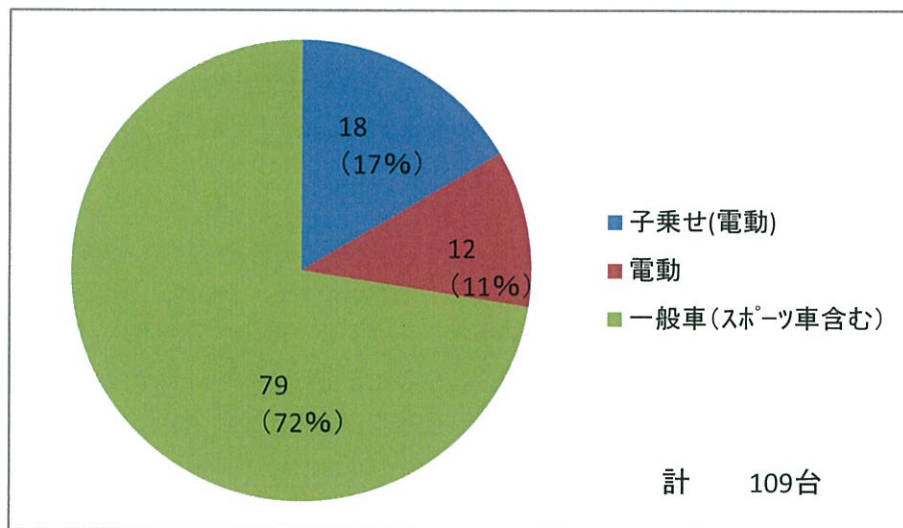
・危険運転行為 上り地点の [車道中央走行・肩に荷物・ハンドルに荷物] に対し、下り地点では [肩に荷物・ハンドルに荷物・片手運転] と、(違反行為を含む) 共通項目は、肩に荷物・ハンドルに荷物の 2 件となっている。

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。

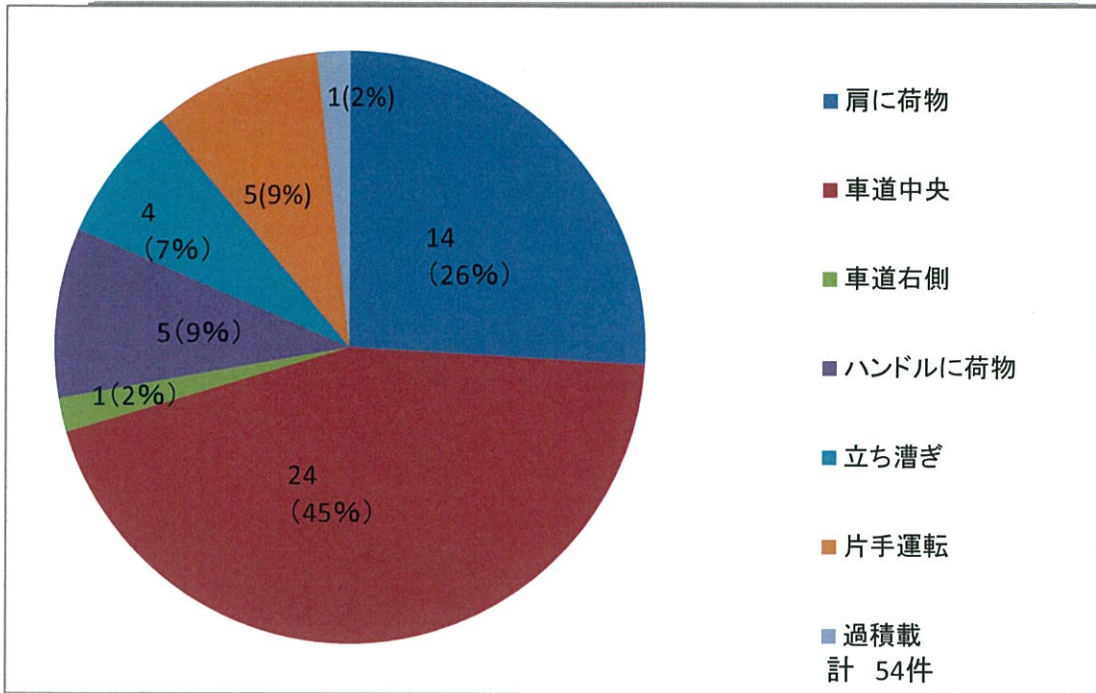
さらに、車道中央走行が多かった理由も、前回以前から同様に、上り車線先の庭園美術館西交差点において、歩行者横断帯中央にて左折道路と直進道路が分断されており、直進する利用者は、同交差点のかなり手前から 道路中央を走行していたが、4 車線での中間(両隣が 2 車線)走行のため車両に挟まれてながらと、かなり危険な走行を強いられている感が窺えた。



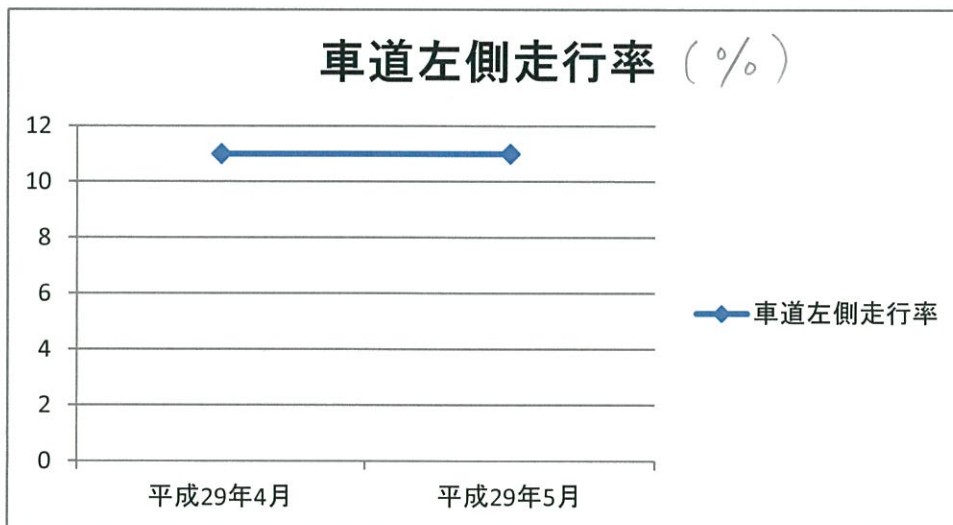
走行空間

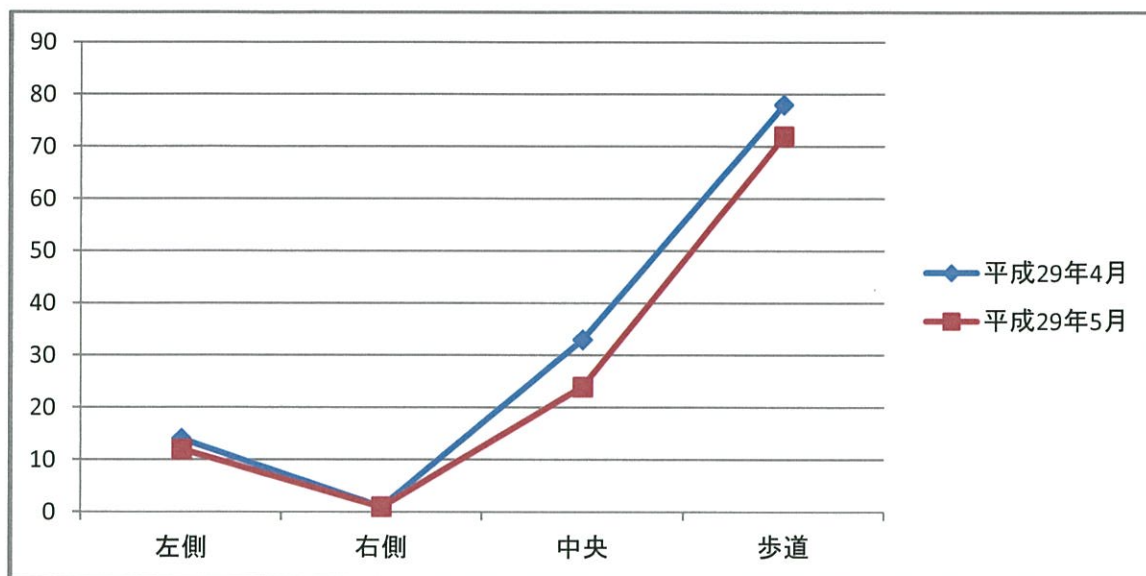


車種

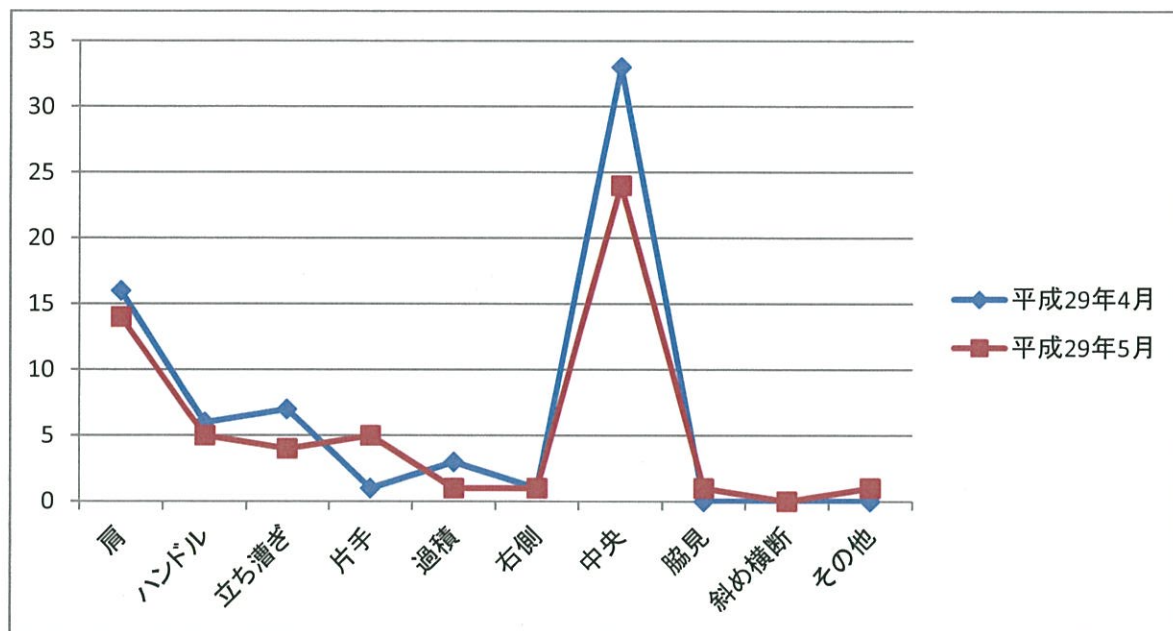


危険運転行為 (違反行為を含む)





走行空間 (台)



危険運転行為 (違反行為を含む) (件数)