

自転車利用実態定点調査票

	走行空間				車種		間失		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	車	自転車	視界	原付無積	スピード出しすぎ	片手運転	立ち寄り	ハンドルに荷物	過積載	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：	状態：
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、11～39%と多岐にわたるが、平均すると21%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割強を占めている。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(210件)・ハンドルに荷物(115件)・片手運転(96件/内10件は、携帯電話を使用しながらの運転)・車道右側走行(67件)・立ち寄り(40件)・歩道上でのスピードの出しすぎ(28件)・過積載(25件)・脇見運転/子乗せ後部席に荷物掛け(*1)(18件)ジグザグ運転(17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 5 回目の調査となり、平成 29 年 4～8 月分の 5 カ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(21.3%)は、5 カ月間中では上位で、6 月(21.8%)・8 月・7 月(19.7%)・4 月(19.6%)・5 月(19.4%)の順である。
 なお、午前 (20.8%)は、5 カ月間中では中位で、6 月(21.4%)・4 月(21.3%)・8 月・5 月(19.9%)・7 月(19.5%)の順である。
 また、午後 (21.9%)は、5 カ月間中では上位で、8 月・6 月(21.8%)・7 月(20.0%)・5 月(18.8%)・4 月(17.9%)の順である。

- ・子乗せ自転車 今回(23.9%)は、5 カ月間中では中位で、4 月(26.2%)・5 月(25.7%)・8 月・7 月(23.4%)・6 月(21.8%)の順である。
 なお、同自転車における同乗者あり(42.5%)の場合でのヘルメット着用率は、69.1%(週平均は、56～77%の範囲で推移)である。
 今回(69.1%)は、5 カ月間中では下位で、6 月(78.0%)・5 月(74.4%)・7 月(71.9%)・4 月(70.5%)・8 月の順である。

- ・電動自転車 今回(38.5%)は、5 カ月間中では中位で、4 月(41.5%)・5 月(39.8%)・8 月・7 月(35.9%)・6 月(34.9%)の順である。

- ・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・子乗せ後部席に荷物掛け・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(636 件)の 5 割(325 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)

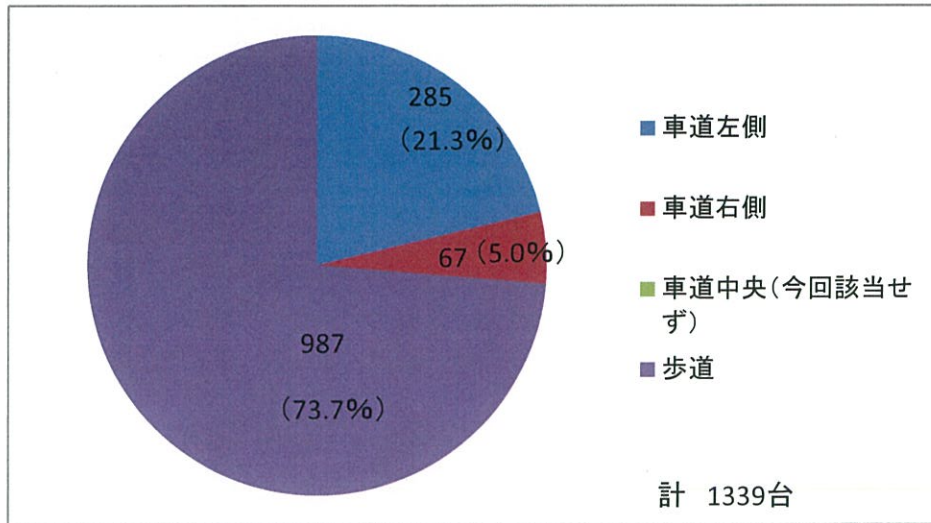
また、利用者全体(1339名)における危険運転行為(違反行為を含み 636件)の比率は、割合上(*2)では、44%となっている。

*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(51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。

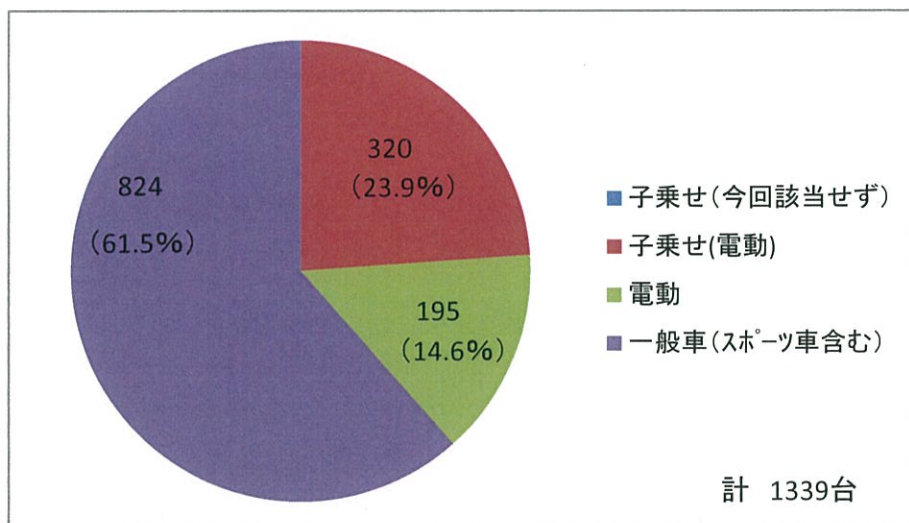
今回の雨天時のデータは、傘さし運転者(計6人)に対し、合羽着用者(計19人)で約3.2倍であった。

調査期間は、3日間であった。



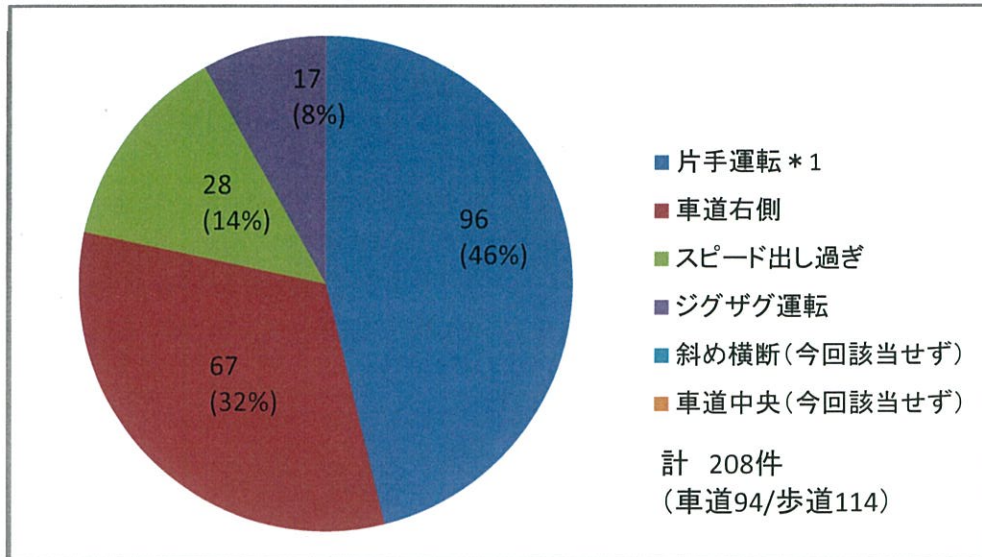
走行空間

調査期間 8/2~31



車種

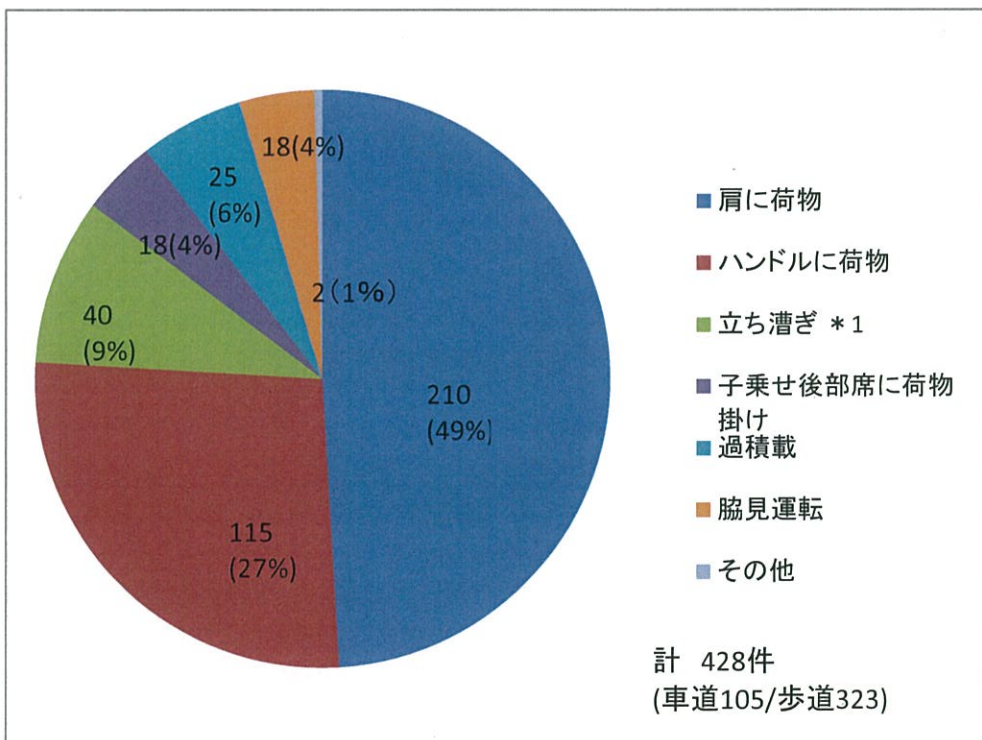
調査期間 8/2~31



違反運転行為

調査期間 8/2~31

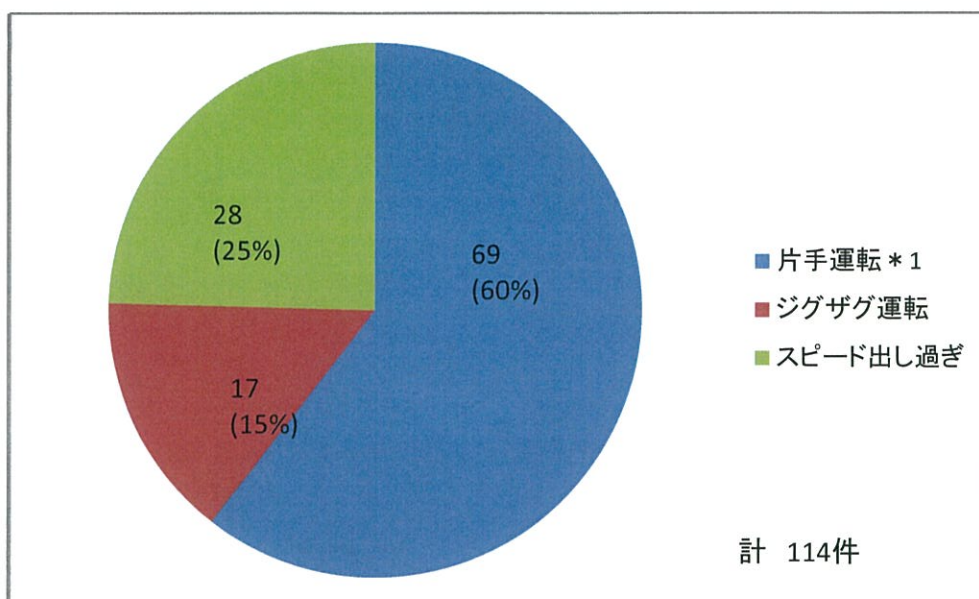
* 1 内10件 携帯電話を使用中の運転



危険運転行為

調査期間 8/2~31

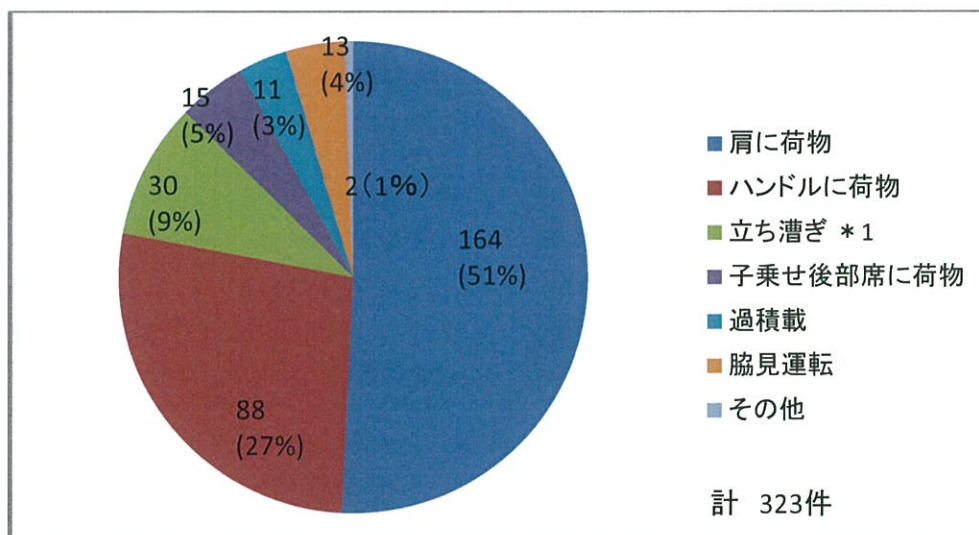
* 1 比率内訳: 上り坂36・下り坂4



違反運転行為
(歩道上)

調査期間 8/2~31

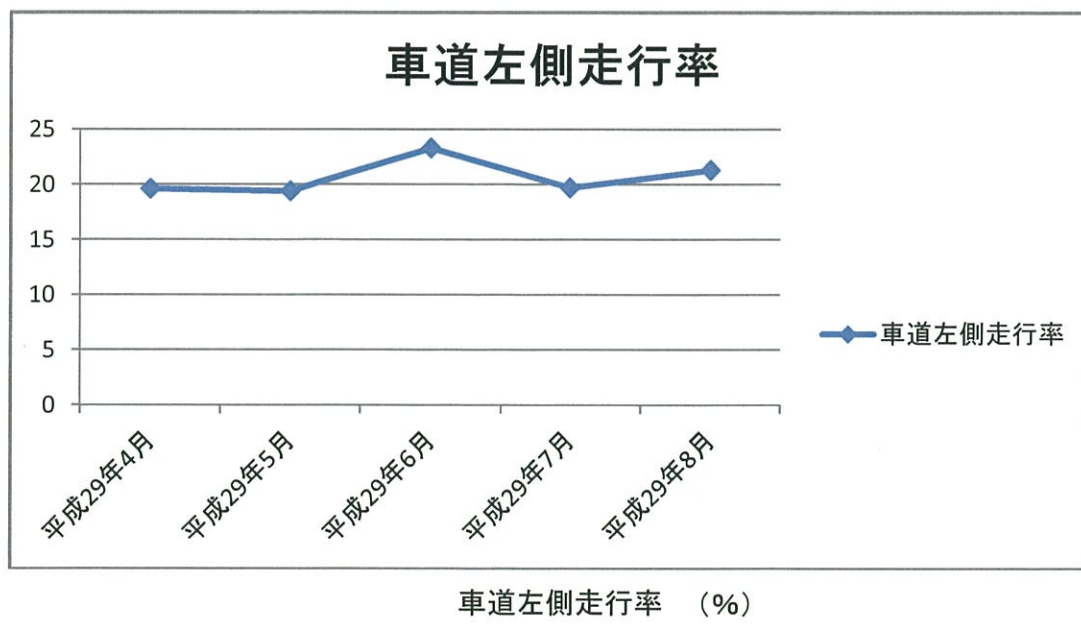
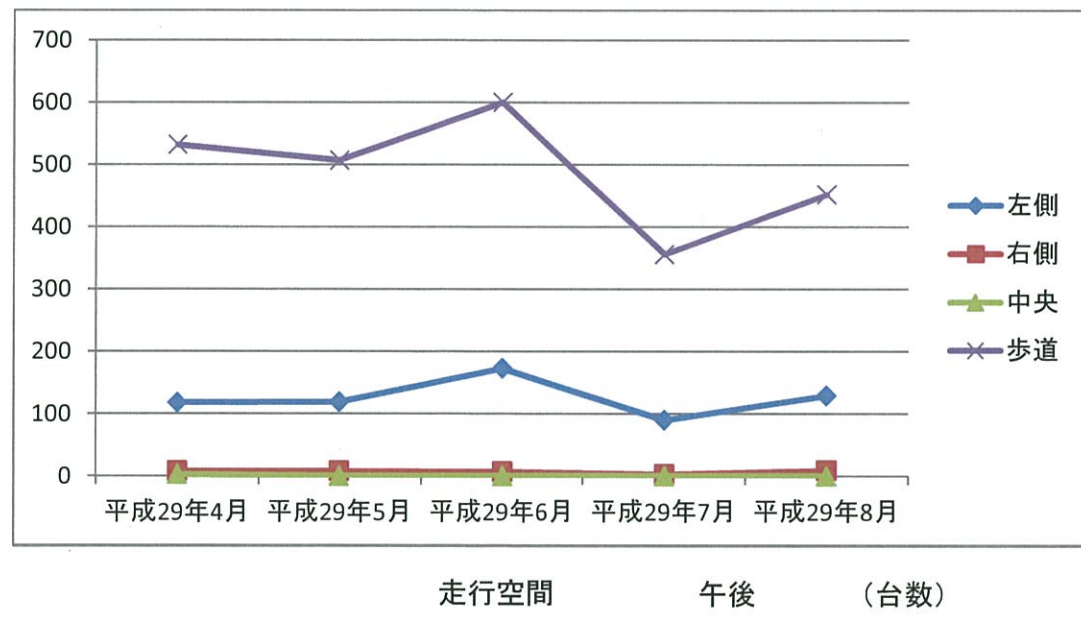
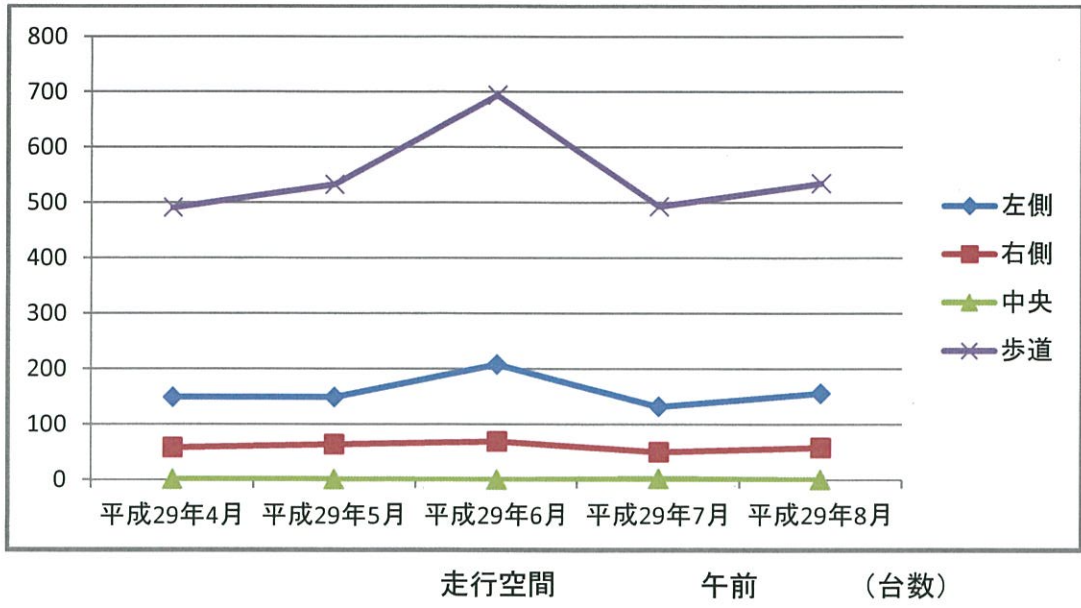
* 1 内8件 携帯電話を使用中の運転

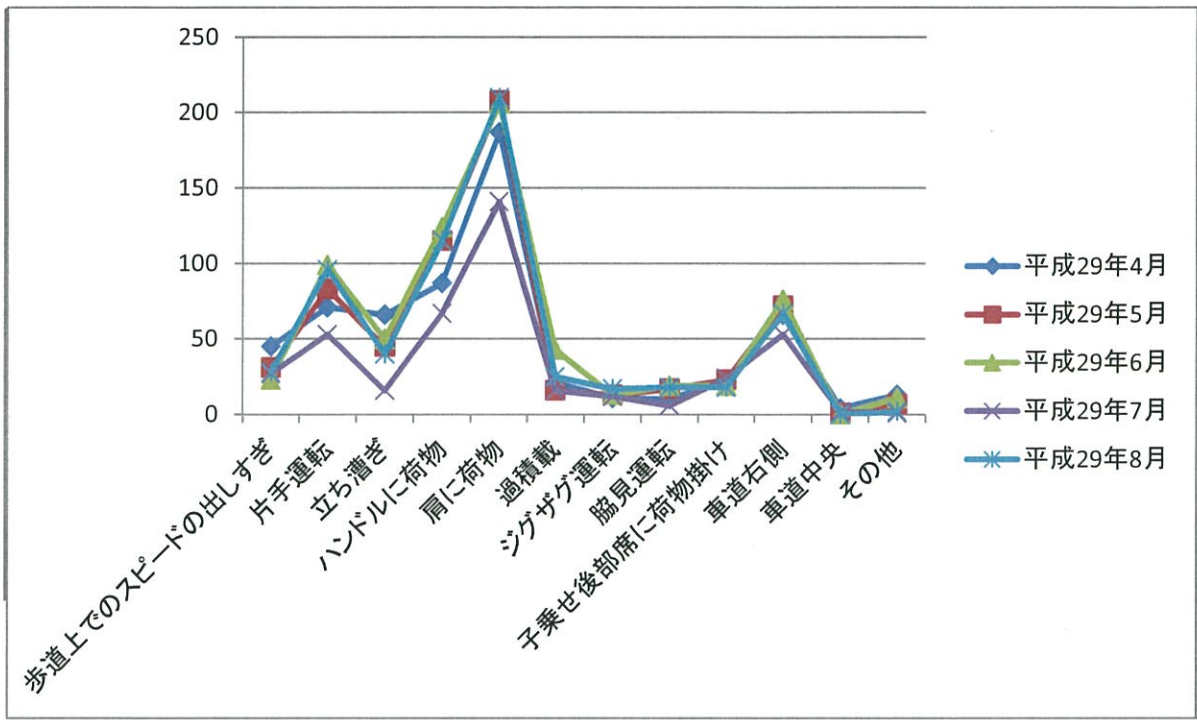


危険運転行為
(歩道上)

調査期間 8/2~31

* 1 比率内訳: 上り坂26・下り坂4





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9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8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

自転車利用実態調査結果一覧

No.	走行空間				車種	乗次	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	危険運転
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 7 月 11 日
調査時間:	12:00 ~ 13:00
調査場所:	

<調査票>

[コメント]

- ◎走行空間においては、車道左側走行率は、20%であり、また、車道中央走行率は、24%であり、依然、歩道を通行する自転車がも多く、全体の約 6 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(23 件)・肩に荷物(11 件)・立ち漕ぎ(4 件)・ハンドルに荷物(3 件)・過積載/子乗せ後部席に荷物掛け(各 2 件)・片手運転/脇見運転(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 8/23)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(20.0%)は、前回(16.1%)の 1.3 倍の水準 である。
 なお、午前 (22.4%)は、前回(20.9%)の 1.1 倍の水準である。
 また、午後 (10.5%)は、前回 (5.3%)の 2 倍の水準である。

なお、午前の上り地点の白金(以下、上り地点と呼称・22%)は、下り地点の自転車総合ビル前(以下、下り地点と呼称・20%)の 1.1 倍の水準である。

また、午後の上り地点 (11%)は、下り地点 (24%)の 5 割の水準である。

・子乗せ自転車

今回(16%)は、前回(19%)の 8 割の水準

上り地点(16%)は、下り地点(31%)の 5 割の水準

なお、同自転車における同乗者あり(40%)の場合でのヘルメット着用率は、67%である。

今回(67%)は、前回(92%)の 7 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(67%)は、下り地点(82%)の 8 割の水準

・電動自転車

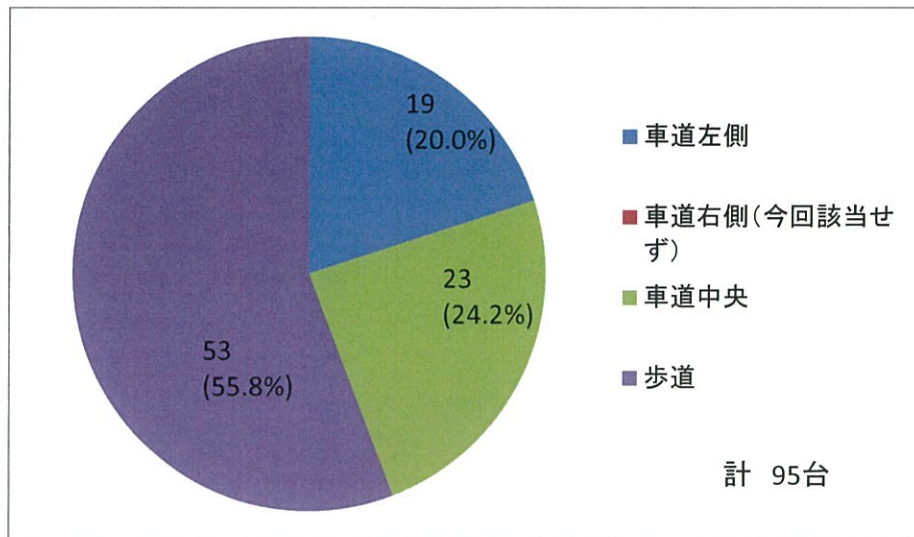
今回(35%)は、前回(34%)と同等の水準である。

上り地点(35%)は、下り地点(43%)の 8 割の水準

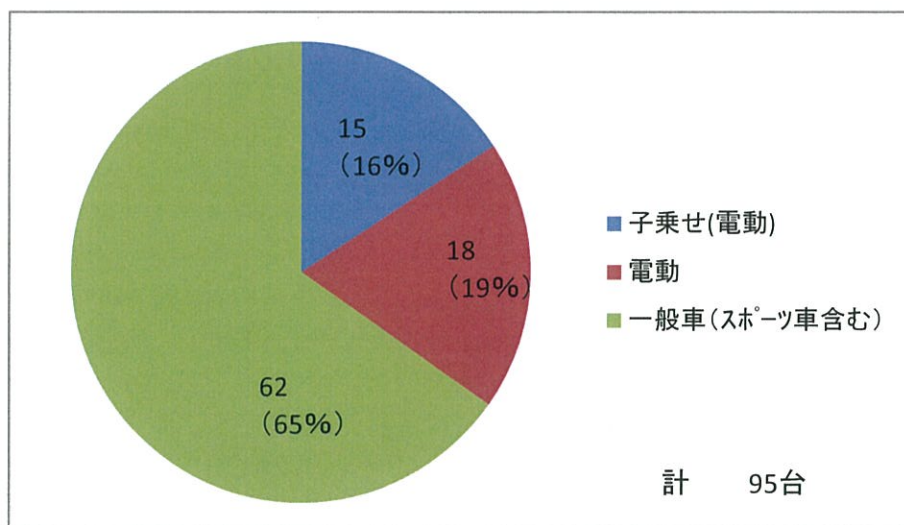
・危険運転行為 上り地点の [車道中央走行・肩に荷物・立ち漕ぎ] に対し、(違反行為を含む) 下り地点では [肩に荷物・片手運転・立ち漕ぎ] であり、共通項目は、肩に荷物・立ち漕ぎの 2 件となっている。

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。

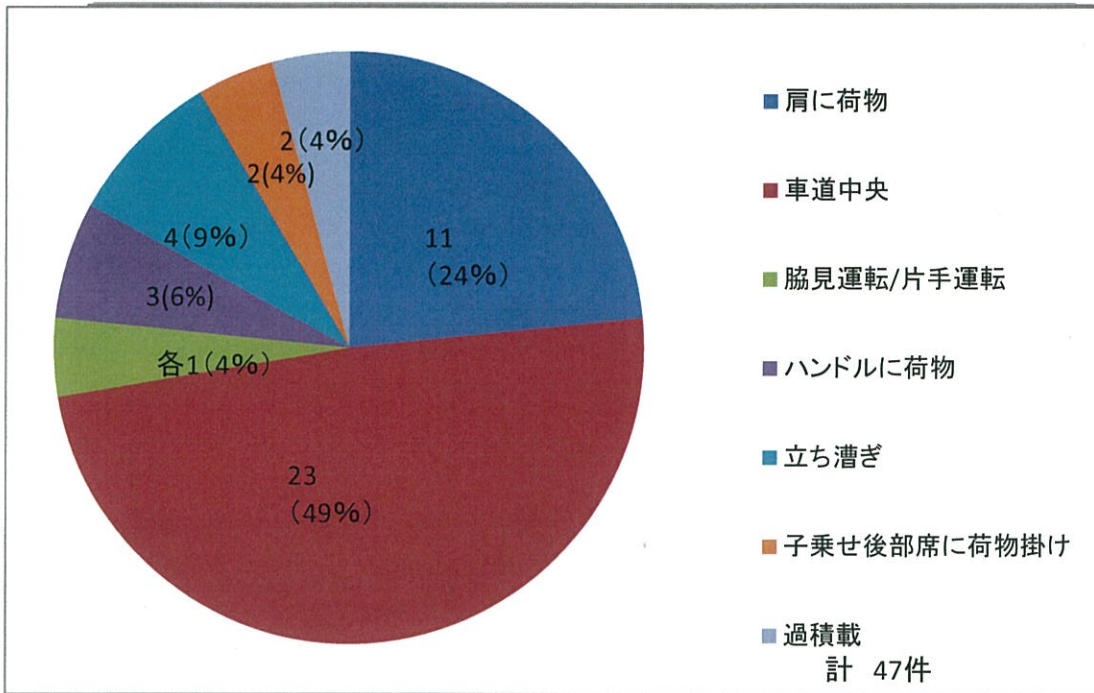
さらに、車道中央走行が多い理由として、上り車線先の庭園美術館西交差点において、歩行者横断帯中央にて左折道路と直進道路が分断されており、直進する利用者は、同交差点のかなり手前から 道路中央を走行していたが、4 車線での中間(両隣が 2 車線)走行のため車両に挟まれてながらと、かなり危険な走行を強いられている感が窺えた。



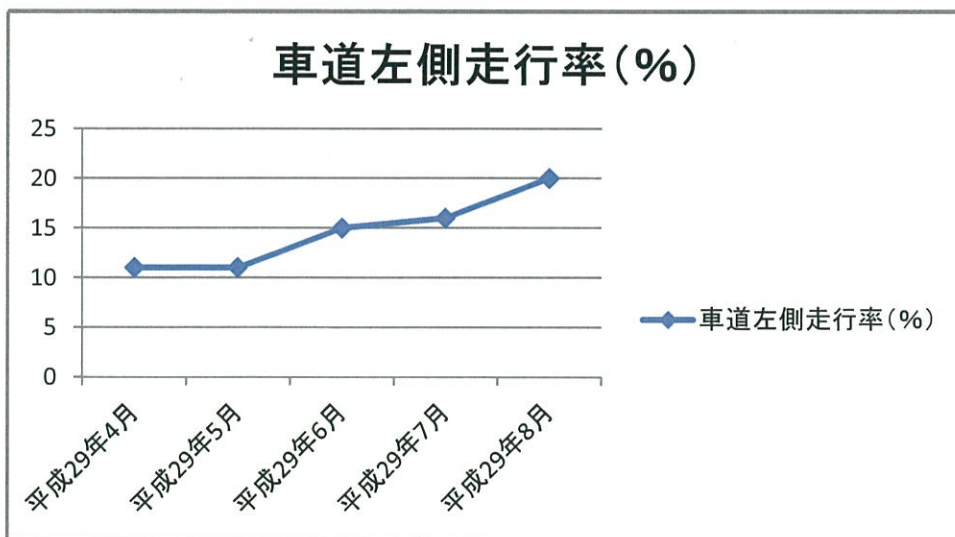
走行空間

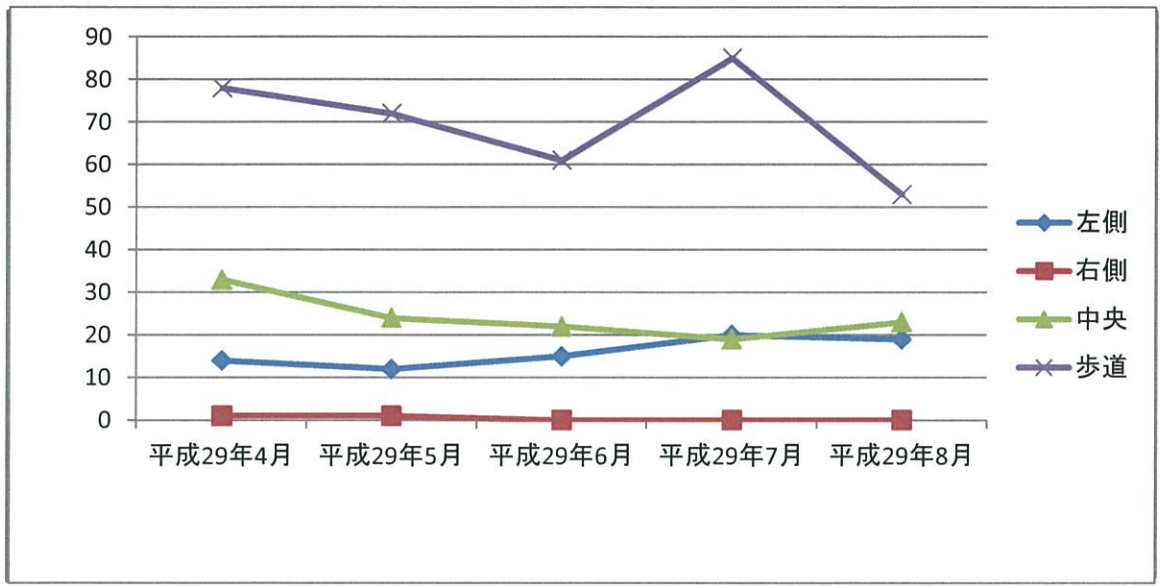


車種

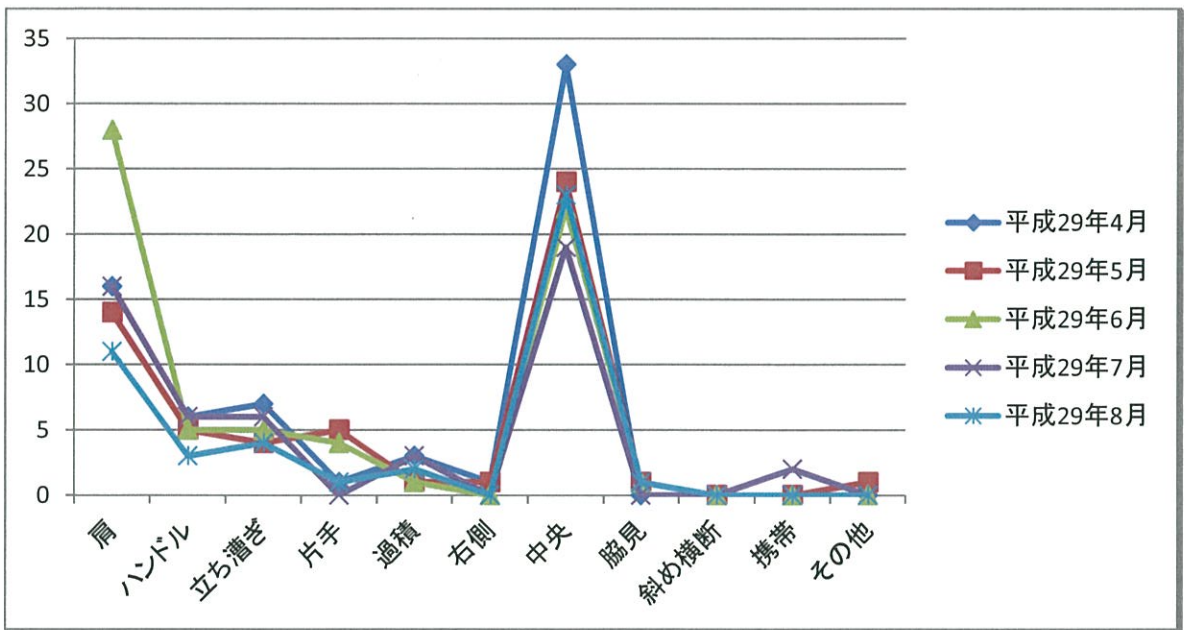


危険運転行為 (違反行為を含む)





走行空間 (台)



危険運転行為 (違反行為を含む) (件数)