

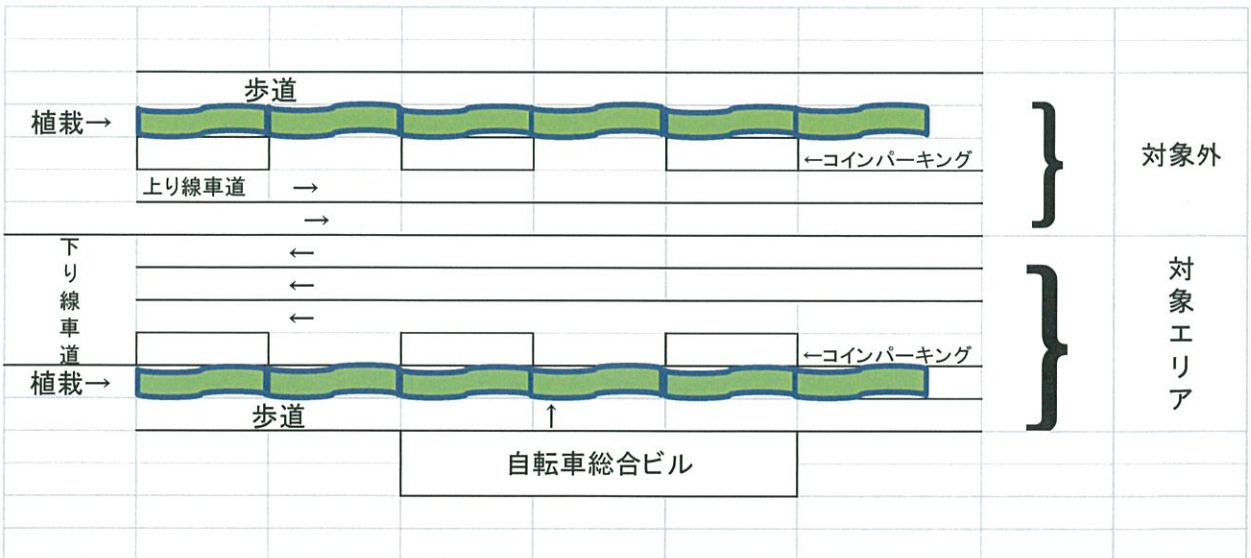
自転車利用実態定点調査報告(A地点)

(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30年3月1日～30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	車道中央	歩道	歩道		雨	雪	肩荷	ハンドル	片手	過積載	立ち漕ぎ	歩道上	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、13～40%と多岐にわたるが、平均すると24%程度である。

依然、歩道を通行する自転車が、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(211件)・ハンドルに荷物(109件)・片手運転(75件/内12件は、携帯電話を使用しながらの運転)・過積載(52件)・立ち漕ぎ(43件)・歩道上でのスピードの出しすぎ(36件)・子乗せ後部席に荷物掛け(*1)(32件)・車道右側走行(29件)・脇見運転及びジグザグ運転(各16件)・車道中央走行(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 29 年度第 12 回目の調査となり、平成 29 年 4 月～平成 30 年 3 月分の 12 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(24.0%)は、12 カ月間中では上位で、3 月(24.0%)・2 月(23.4%)・1 月及び 9 月(23.3%)・12 月及び 10 月(22.1%)・6 月(21.8%)・8 月(21.3%)・11 月(20.1%)・7 月(19.7%)・4 月(19.6%)・5 月(19.4%)の順である。
 なお、午前(23.5%)は、12 カ月間中では上位で、9 月(23.6%)・3 月(23.5%)・2 月(22.1%)・12 月(22.0%)・1 月(21.9%)・10 月(21.5%)・11 月及び 6 月(21.4%)・4 月(21.3%)・8 月(20.8%)・5 月(19.9%)・7 月(19.5%)・11 月(18.9%)の順である。
 また、午後(24.7%)は、12 カ月間中では上位で、1 月(25.1%)・2 月(25.0%)・3 月(24.7%)・9 月(23.0%)・10 月(22.8%)・12 月(22.2%)・8 月(21.9%)・6 月(21.8%)・11 月(21.4%)・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(20.7%)は、12 カ月間中では下位で、11 月(26.9%)・4 月(26.2%)・9 月・10 月及び 12 月(25.8%)・5 月(25.7%)・8 月(23.9%)・7 月(23.4%)・6 月(21.8%)・1 月(21.1%)・3 月(20.7%)・2 月(20.2%)の順である。
 なお、同自転車における同乗者あり(42.1%)の場合でのヘルメット着用率は、72.2%(週平均は、56～79%の範囲で推移)である。
 今回(72.2%)は、12 カ月間中では下位で、2 月(83.6%)・11 月(78.4%)・6 月及び 12 月(78.0%)・10 月(77.9%)・9 月(76.2%)・5 月(74.4%)・1 月(74.1%)・3 月(72.2%)・7 月(71.9%)・4 月(70.5%)・8 月(69.1%)の順である。

- ・電動自転車 今回(32.5%)は、12 カ月間中では下位で、10 月(43.3%)・4 月(41.5%)・11 月(40.8%)・12 月(40.1%)・5 月(39.8%)・9 月(38.7%)・8 月(38.5%)・7 月(35.9%)・6 月(34.9%)・1 月(34.7%)・3 月(32.5%)・2 月(32.1%)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・ジグザグ運転・車道中央走行]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(634件)の5割(320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)

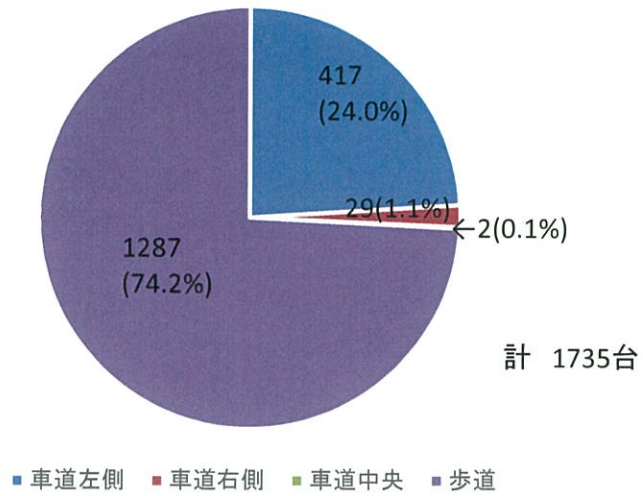
また、利用者全体(1735名)における危険運転行為(違反行為を含み634件)の比率は、割合上(*2)では、33%となっている。

*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(54件)も含まれるため

今回の雨天時のデータは、傘さし運転者(計4人)に対し、合羽着用者(計28人)で7倍であった。

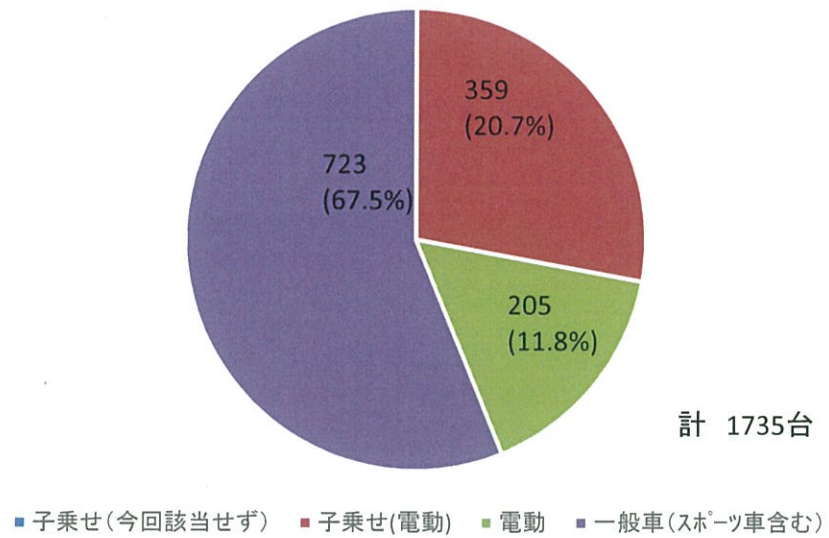
調査期間は、4日間であった。

走行空間



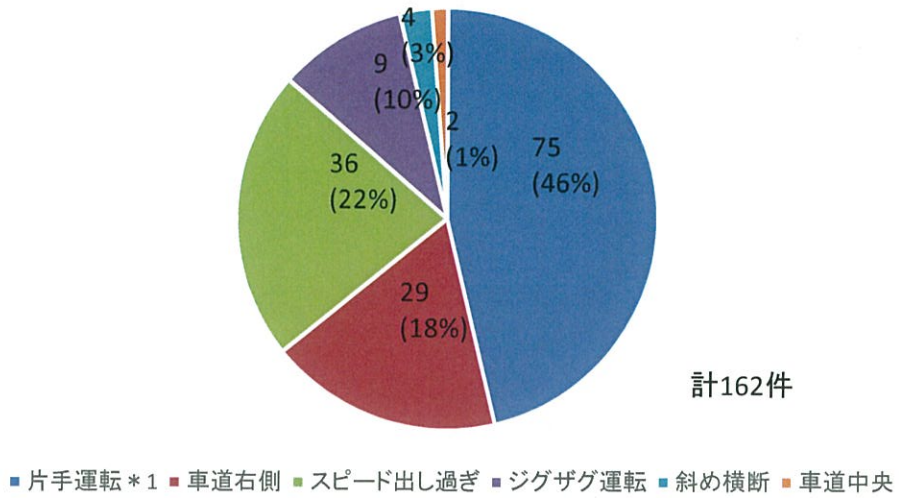
調査期間 3/1～30

車種



調査期間 3/1～30

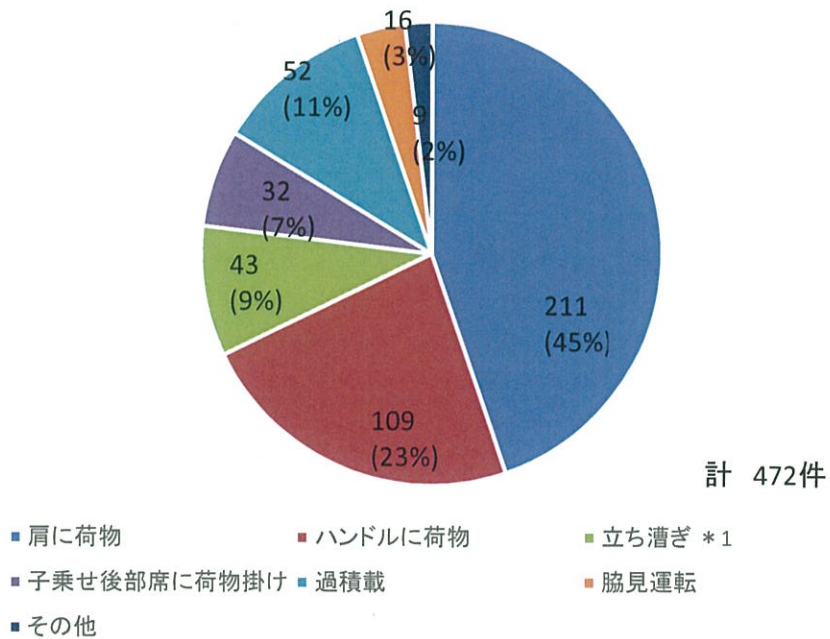
違反運転行為



調査期間 3/1~30

* 1 内12件 携帯電話を使用中の運転

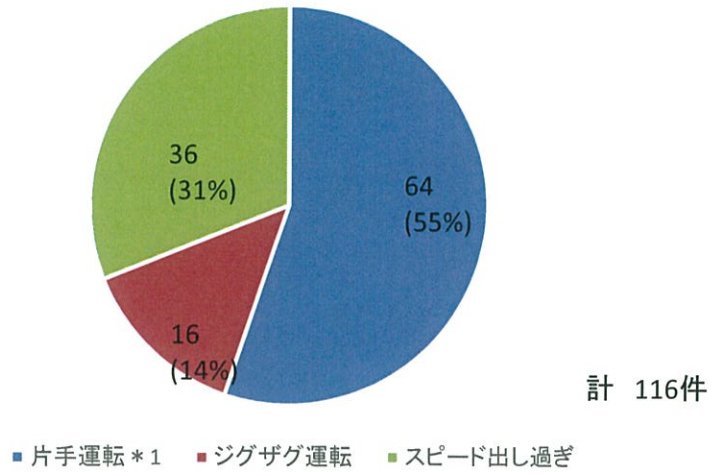
危険運転行為



調査期間 3/1~30

* 1 比率内訳: 上り坂33・下り坂10

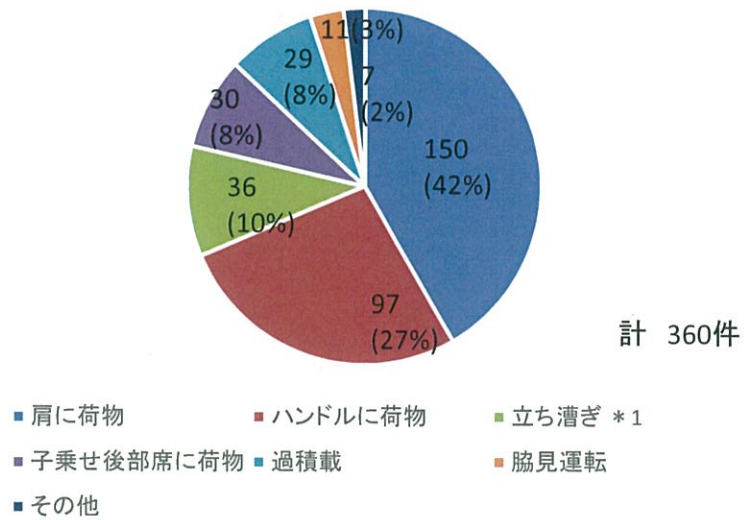
違反運転行為(歩道上)



調査期間 3/1~30

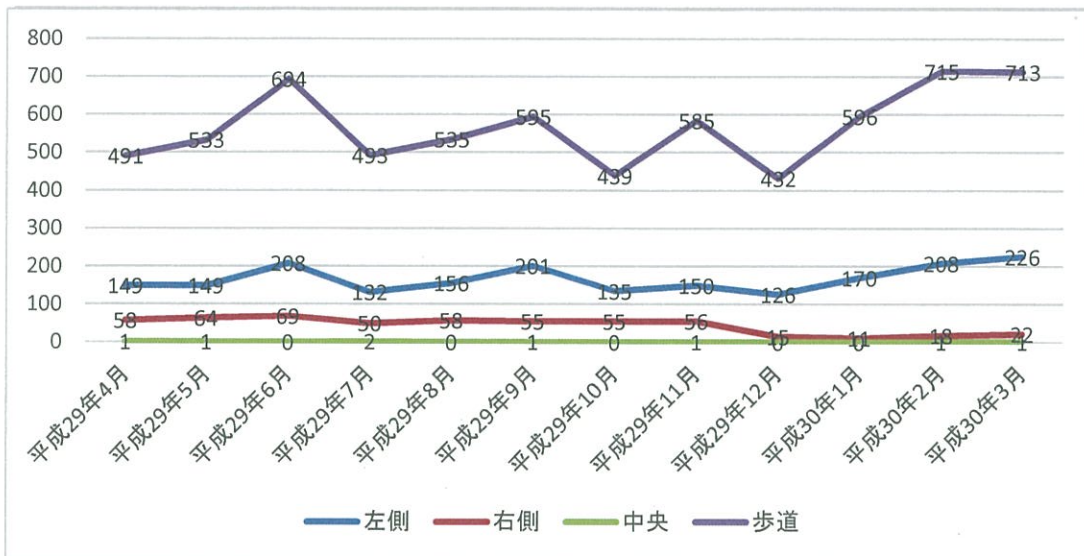
* 1 内12件 携帯電話を使用中の運転

危険運転行為(歩道上)

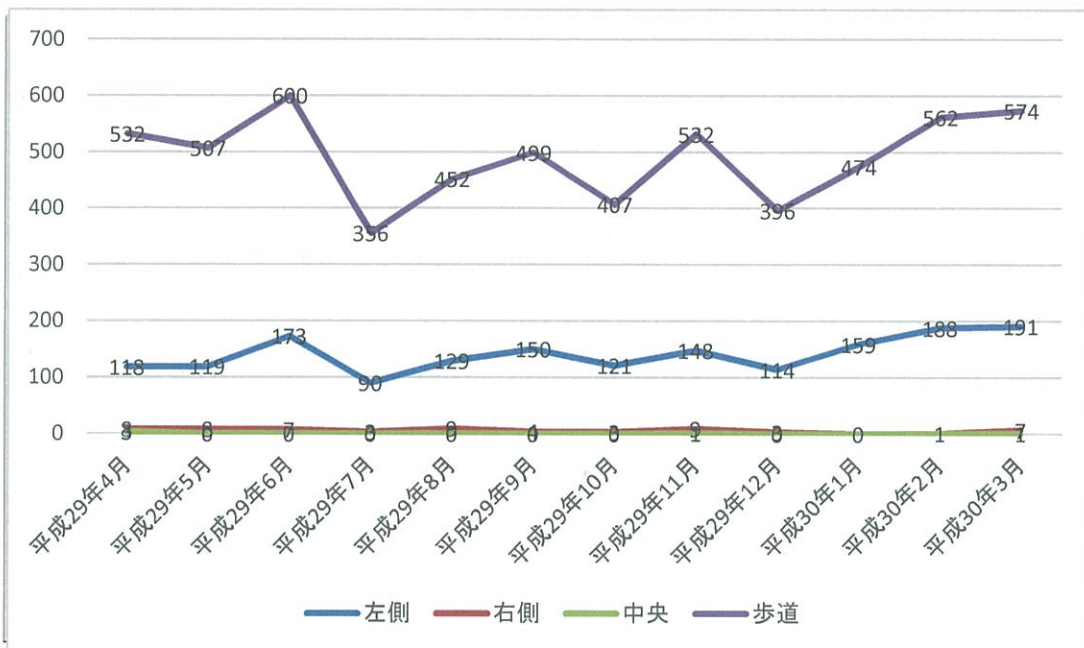


調査期間 3/1~30

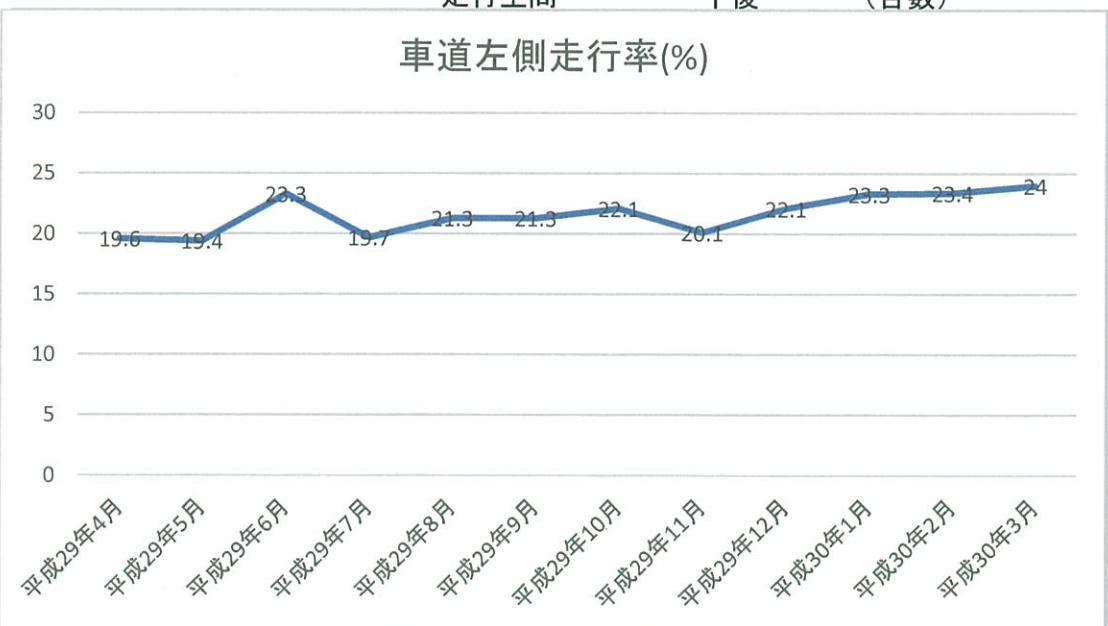
* 1 比率内訳: 上り坂32・下り坂4



走行空間 午前 (台数)



走行空間 午後 (台数)



自転車利用実態定点調査報告（B地点）

（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30年3月20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

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		危険走行	
	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	月	日	時	分	秒
天気					
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、12%であり、また、車道中央走行率は、19%であり、依然、歩道を通行する自転車が多く、全体の7割弱を占めている。

◎危険運転行為(違反行為を含む)は、車道中央走行(16件)・片手運転(4件)・肩に荷物・立ち漕ぎ・ハンドルに荷物(各3件)・過積載・子乗せ後部席に荷物掛け(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3/23)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(11.8%)は、前回(17.3%)の7割の水準である。
 なお、午前(12.3%)は、前回(16.2%)の8割の水準である。
 また、午後(10.7%)は、前回(20.8%)の5割の水準である。

なお、午前の上り地点の白金(以下、上り地点と呼称・12%)は、下り地点の自転車総合ビル前(以下、下り地点と呼称・25%)の 5 割の水準である。

また、午後の上り地点 (11%)は、下り地点 (19%)の 6 割の水準である。

・子乗せ自転車

今回(14%)は、前回(18%)の 8 割の水準

上り地点(14%)は、下り地点(27%)の 5 割の水準

なお、同自転車における同乗者あり(50%)の場合でのヘルメット着用率は、67%である。

今回(67%)は、前回(100%)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(46%)の 1.5 倍の水準

・電動自転車

今回(33%)は、前回(31%)と同程度の水準である。

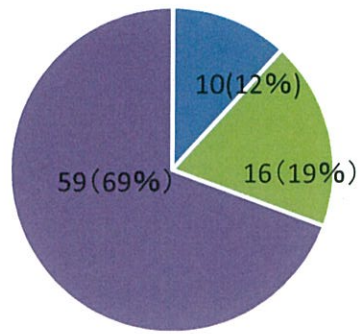
上り地点(33%)は、下り地点(38%)の 9 割の水準

・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・片手運転] に対し、下り地点では [ハンドルに荷物・肩に荷物・歩道上でのスピードの出しすぎ] であり、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、基本的に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。

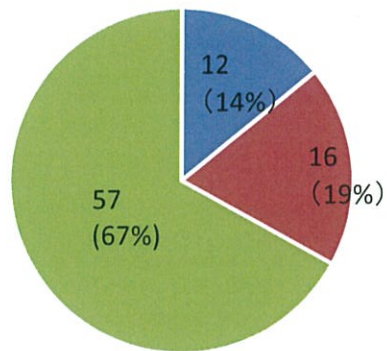
走行空間



計 85台

■ 車道左側 ■ 車道右側(今回該当せず) ■ 車道中央 ■ 歩道

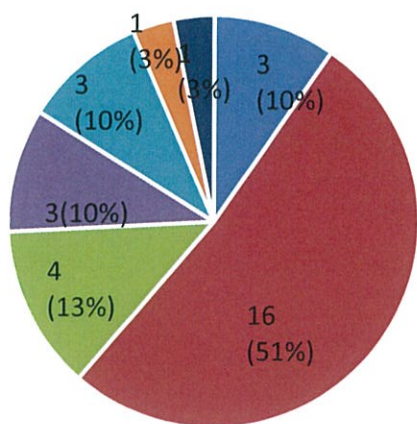
車種



計 85台

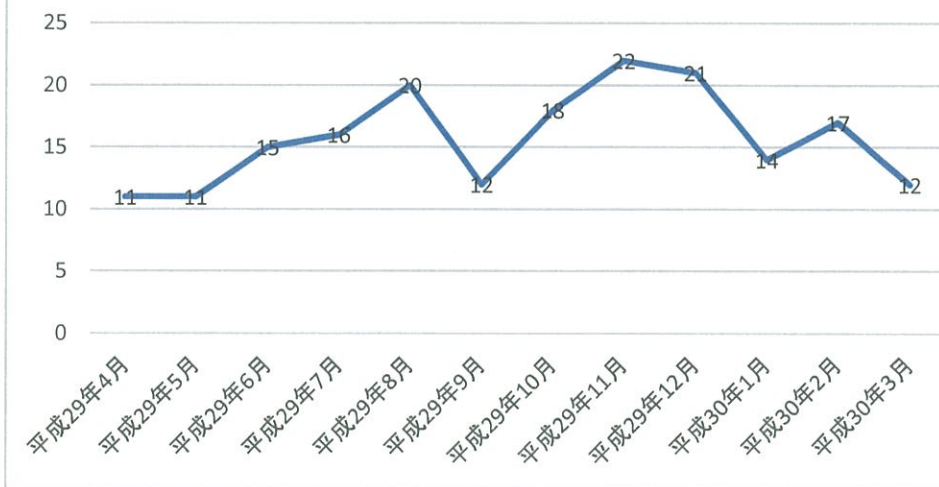
■ 子乗せ(電動) ■ 電動 ■ 一般車(スポーツ車含む)

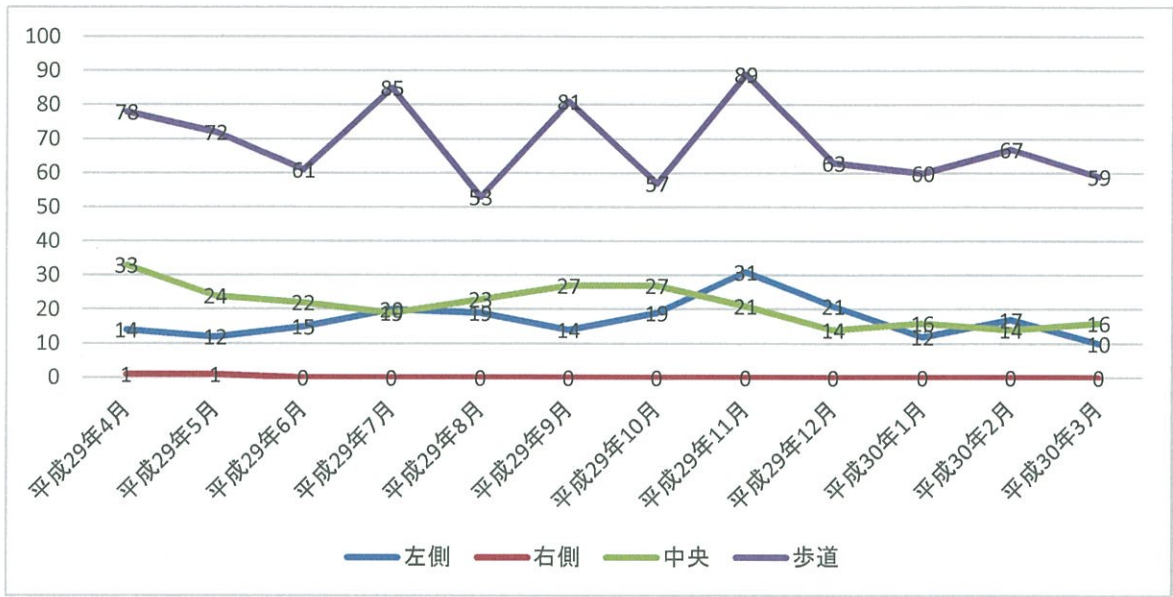
危険運転行為(違反行為含む)



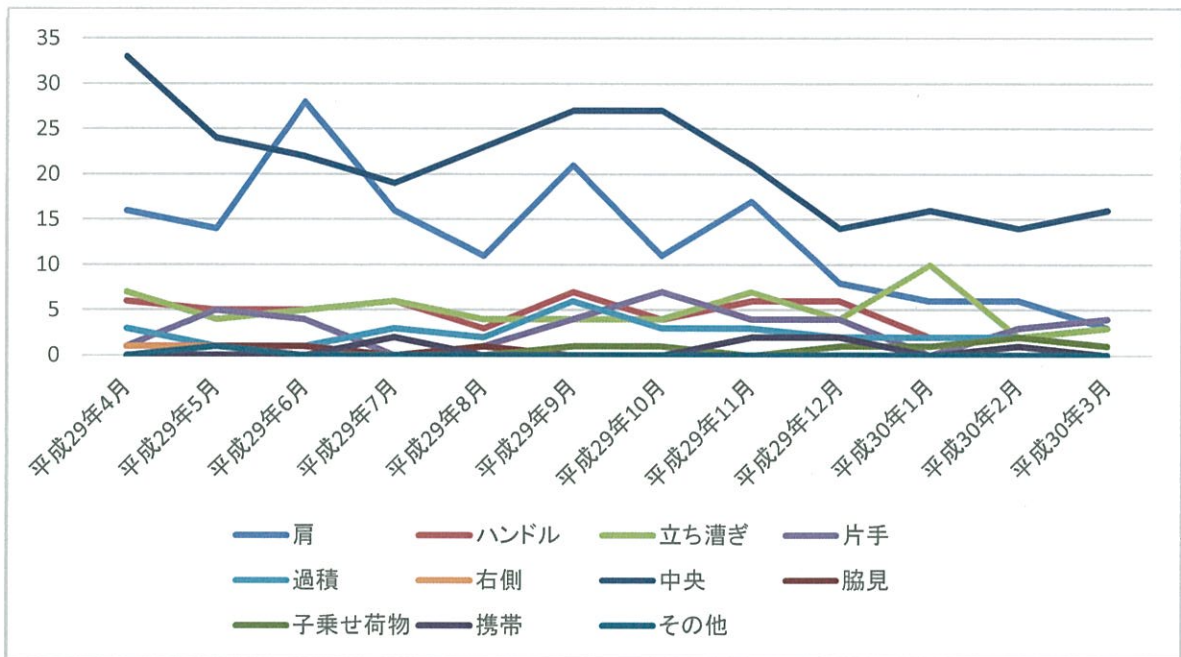
- 肩に荷物
- 車道中央
- 片手運転
- ハンドルに荷物
- 立ち漕ぎ
- 子乗せ後部席に荷物掛け
- 過積載

車道左側走行率(%)





走行空間 (台)



危険運転行為 (違反行為を含む) (件数)