

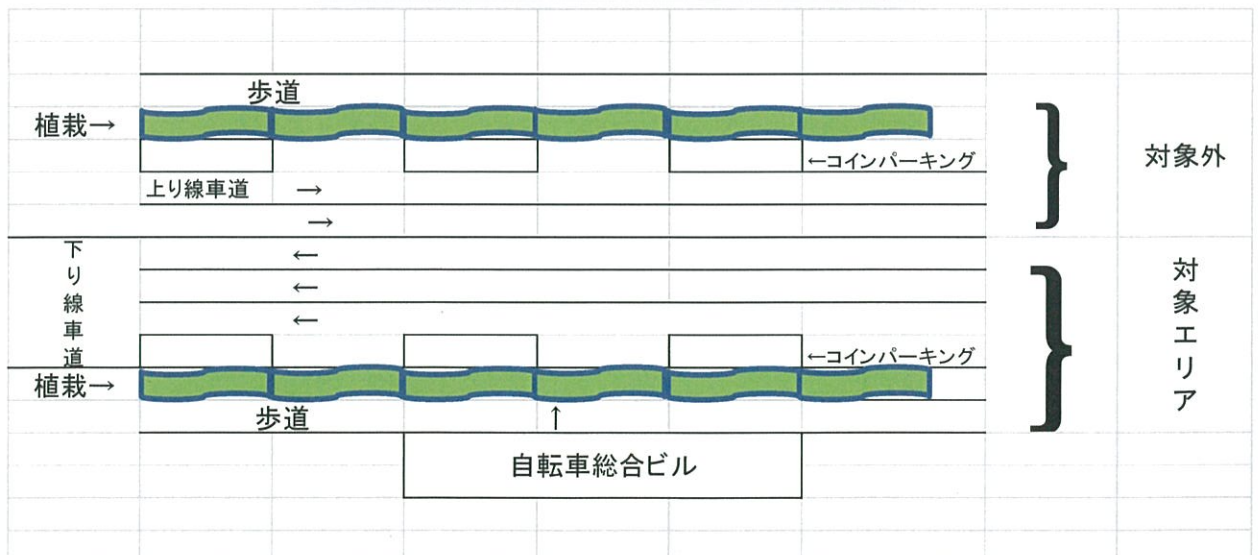
自転車利用実態定点調査報告(A地点)

(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8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	車道心側	車道中央	歩道			肩荷	荷物掛け	スピード出しすぎ	片手運転	立ち漕ぎ	ハンドル	過積載
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、18～40%と多岐にわたるが、平均すると23%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(239件)・ハンドルに荷物(105件)・片手運転(89件/内9件は、携帯電話を使用しながらの運転)・過積載(43件)・歩道上でのスピードの出しすぎ(40件)・子乗せ後部席に荷物掛け(*1)(31件)・立ち漕ぎ(27件)・車道右側走行(23件)・ジグザグ運転(18件)・脇見運転(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 30 年度第 5 回目の調査となり、前回のデータと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(23.4%)は、前回(23.4%)と同様の水準である。
 なお、午前 (22.6%)は、前回 (23.4%)と同様の水準である。
 また、午後 (24.3%)は、前回 (23.4%)と同様の水準である。

- ・子乗せ自転車 今回(20.6%)は、前回(20.8%)と同様の水準である。
 なお、同自転車における同乗者あり(44.8%)の場合でのヘルメット着用率は、68.8%(週平均は、61～75%の範囲で推移)である。
 今回(68.8%)は、前回(82.3%)の 8 割の水準である。

- ・電動自転車 今回(31.8%)は、前回 (31.7%)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] の順である。
(違反行為を含む) 一方、下位 3 件別では、[車道右側走行・ジグザグ運転・脇見運転] の順である。

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 割強(344 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)

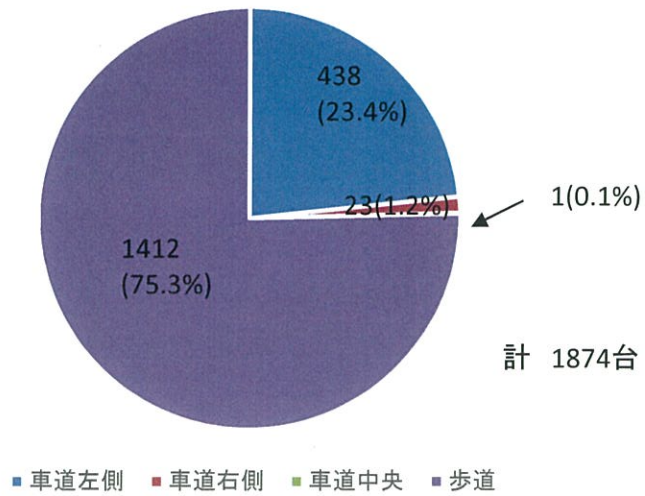
また、利用者全体(1874 名)における危険運転行為(違反行為を含み 636 件)の比率は、割合上(*2)では、32%となっている。

*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(41 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 7 人)に対し、合羽着用者(計 25 人)で約 4 倍であった。

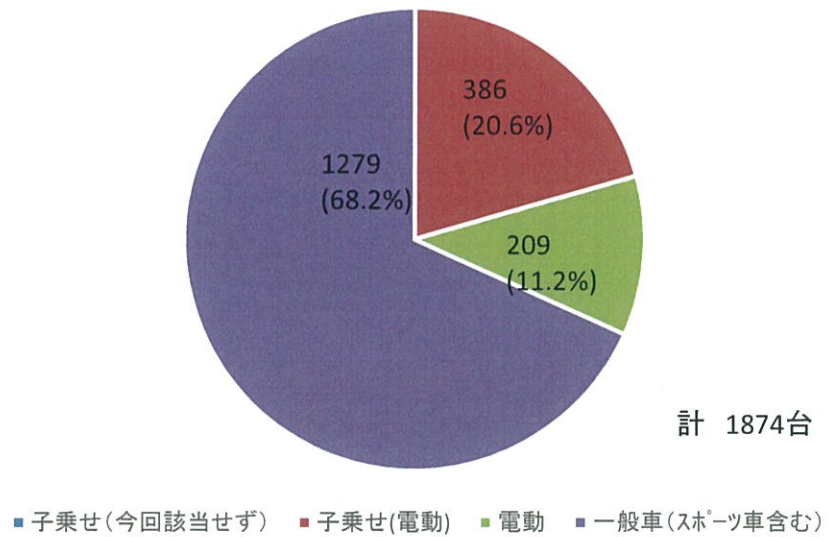
調査期間は、3 日間であった。

走行空間



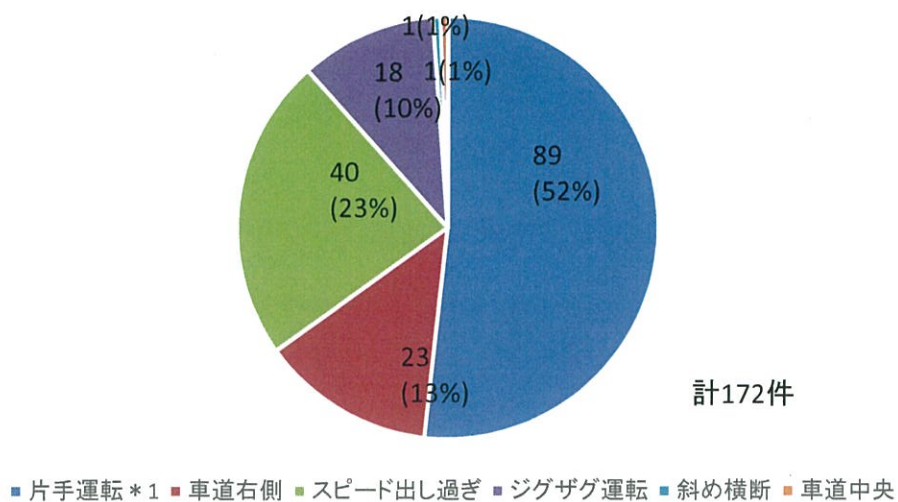
調査期間 8/1~31

車種



調査期間 8/1~31

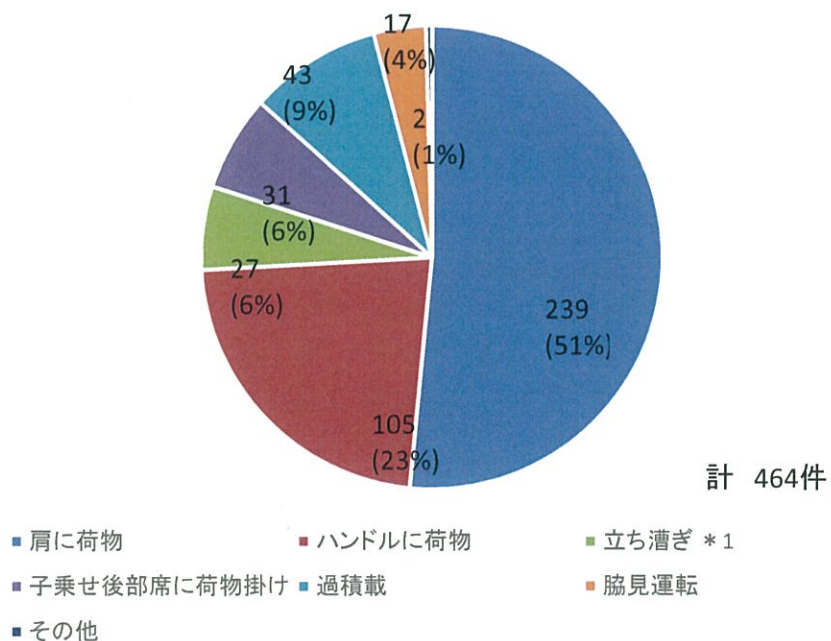
違反運転行為



調査期間 8/1~31

* 1 内9件 携帯電話を使用中の運転

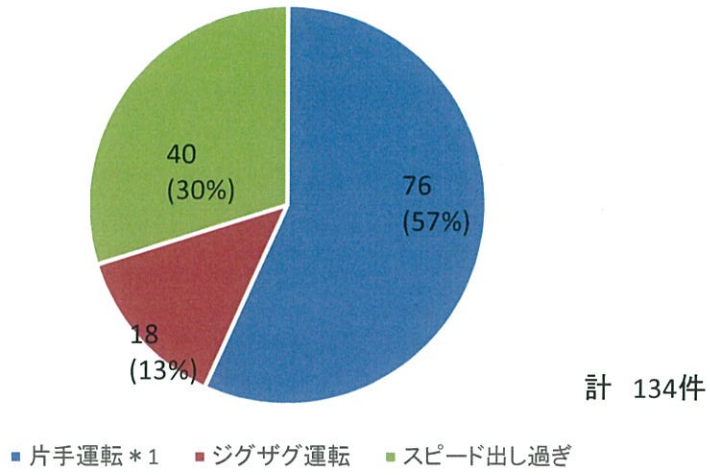
危険運転行為



調査期間 8/1~31

* 1 比率内訳: 上り坂20・下り坂7

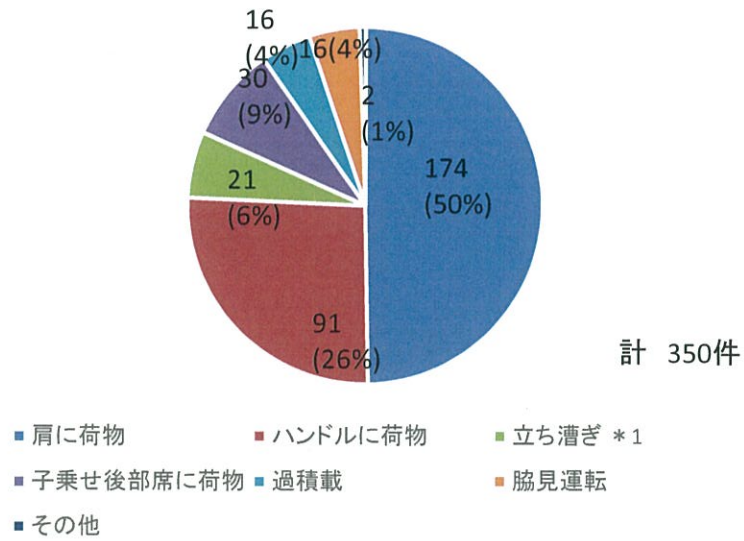
違反運転行為(歩道上)



調査期間 8/1~31

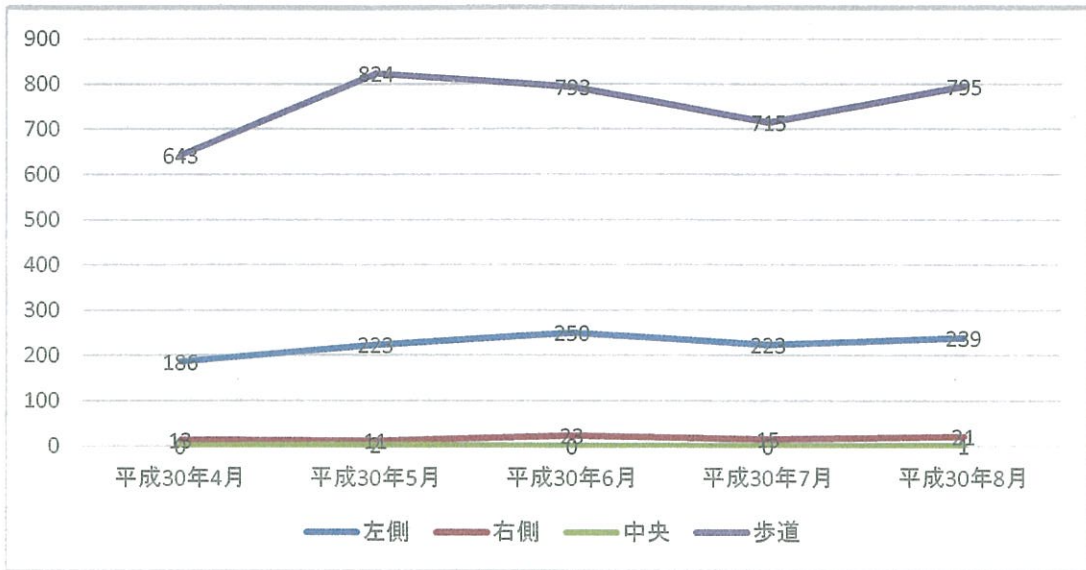
* 1 内9件 携帯電話を使用中の運転

危険運転行為(歩道上)

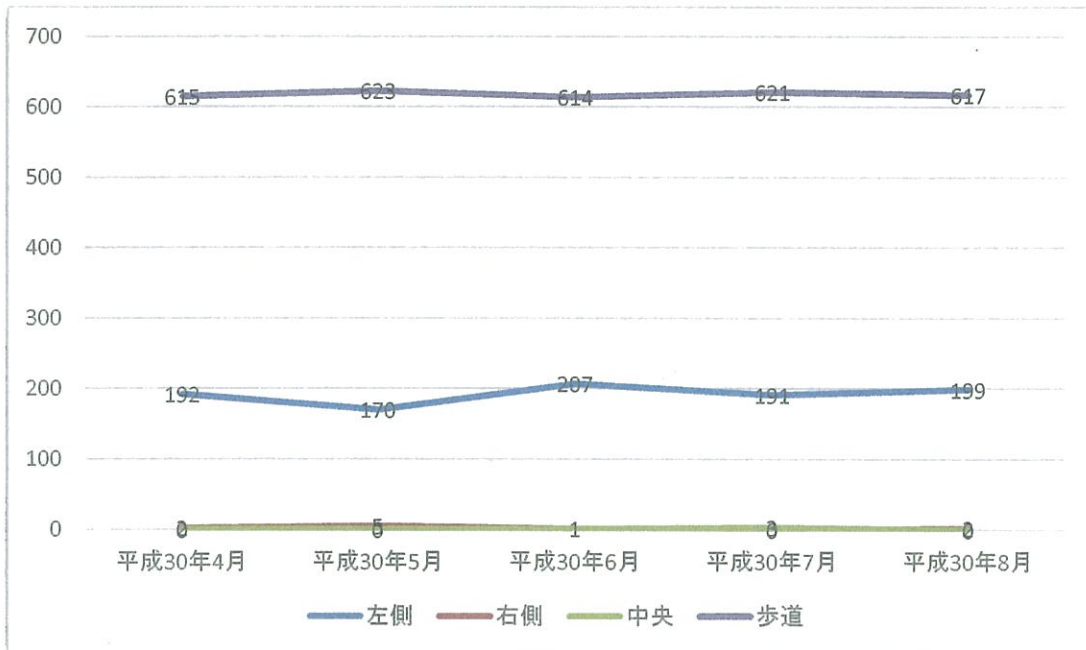


調査期間 8/1~31

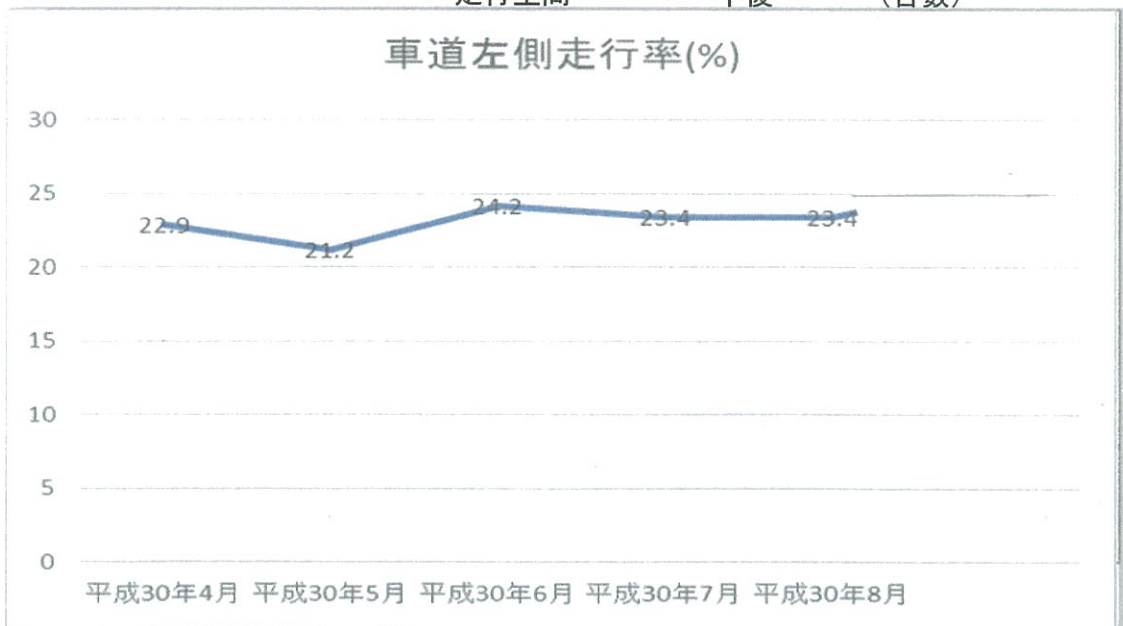
* 1 比率内訳: 上り坂20・下り坂1

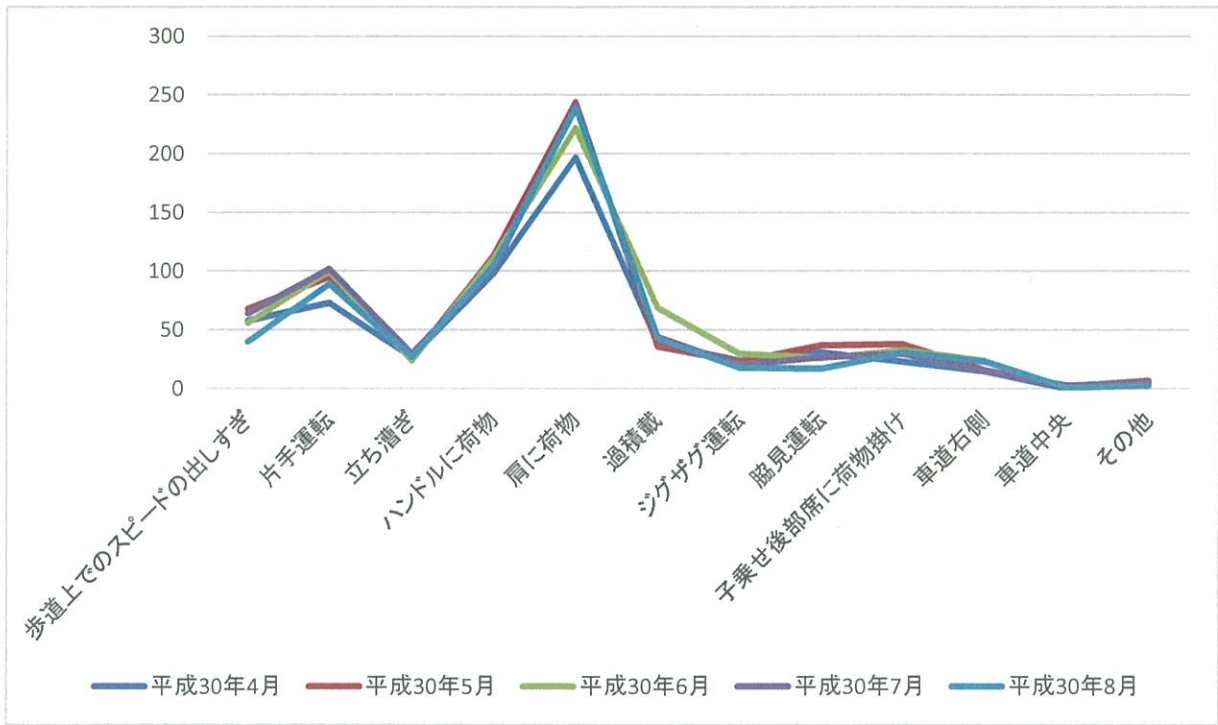


走行空間 午前 (台数)



走行空間 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）

（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8月30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点検調査票

No.	走行空間		車種	乗客	危険走行	
	車道	歩道			車道	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	時間	場所	調査員
人数				
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、17%であり、また、車道中央走行率は、15%であり、依然、歩道を通行する自転車が多く、全体の6割強を占めている。
- ◎危険運転行為(違反行為を含む)は、車道中央走行(15件)・肩に荷物(14件)・片手運転(6件)・ハンドルに荷物(5件)・過積載・立ち漕ぎ(各4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 8/31)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(17.3%)に対し、前回(17.7%)と同様の水準である。

なお、午前(20.0%)は、前回(22.4%)の9割の水準である。

また、午後(8.7%)は、前回(10.5%)の8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・20%)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・24%)の 8 割の水準である。

また、午後の上り地点 (9%)に対し、下り地点 (29%)の 3 割の水準である。

・子乗せ自転車

今回(27%)は、前回(23%)の 1.2 倍の水準

上り地点(27%)に対し、下り地点(25%)と同様の水準

なお、同自転車における同乗者あり(54%)の場合でのヘルメット着用率は、64%である。

今回(64%)は、前回(75%)と 9 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(64%)に対し、下り地点(71%)と 9 割の水準

・電動自転車

今回(38%)は、前回(39%)と同様の水準である。

上り地点(38%)に対し、下り地点(35%)の 1.1 倍の水準

・危険運転行為 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 [肩に荷物・片手運転・脇見運転] であり共通項目は、肩に荷物・片手運転の 2 件となっている。

(違反行為を含む)

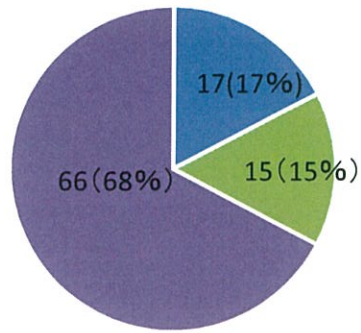
また、利用者全体(98 名)における危険運転行為(違反行為を含み 33 件)の 比率は、30%となっている。

上り地点(30%)に対し、下り地点(32%)の 9 割の水準

なお、中央走行者については、基本、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。

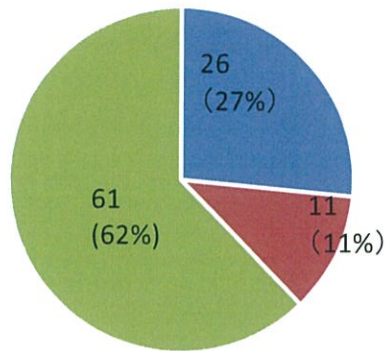
走行空間



計 98台

■ 車道左側 ■ 車道右側(今回該当せず) ■ 車道中央 ■ 歩道

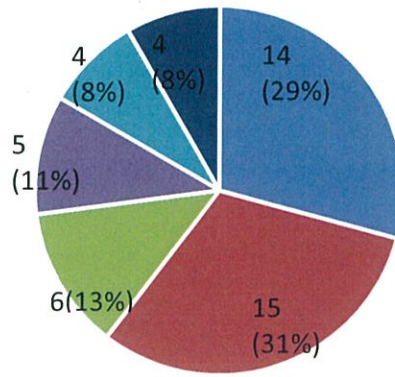
車種



計 98台

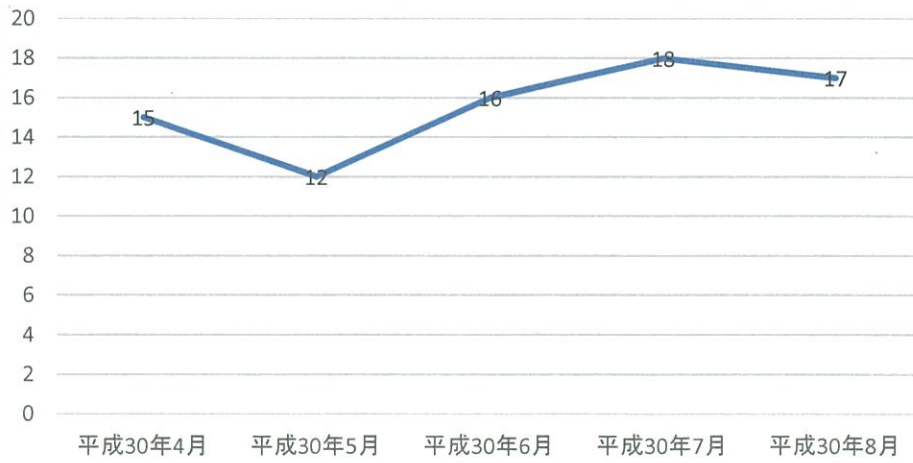
■ 子乗せ(電動) ■ 電動 ■ 一般車(スポーツ車含む)

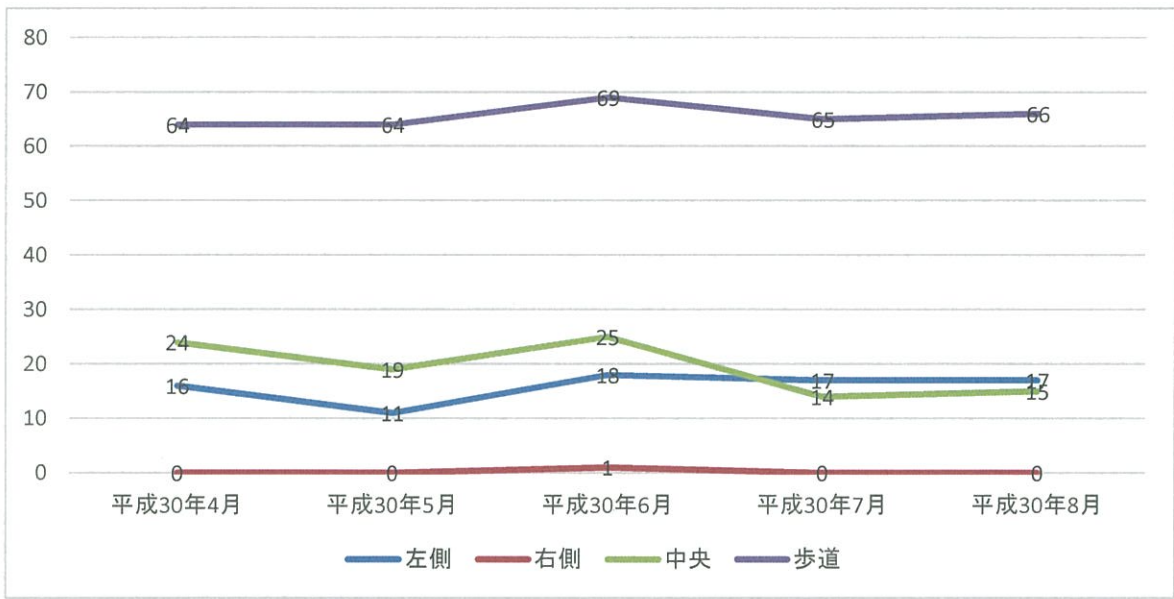
危険運転行為(違反行為含む)



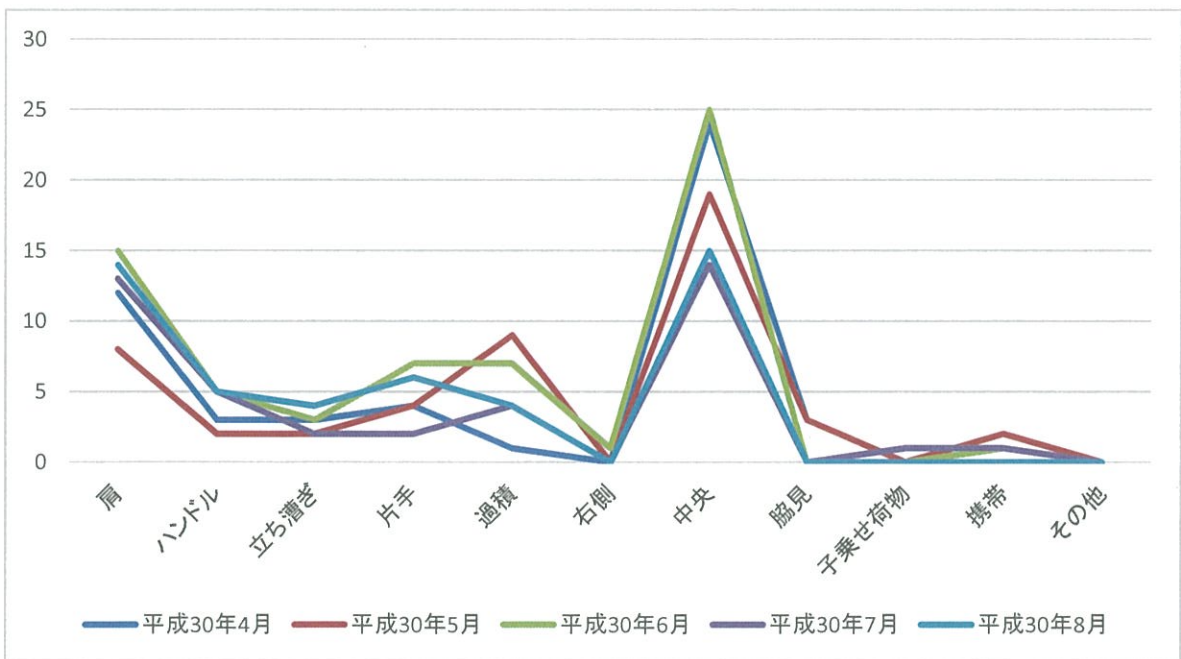
- 肩に荷物
 - 車道中央
 - 片手運転
 - 立ち漕ぎ
 - 過積載
 - ハンドルに荷物
 - 子乗せ後部席に荷物掛け(今回該当せず)
- 計 48件

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)