

自転車利用実態定点調査報告

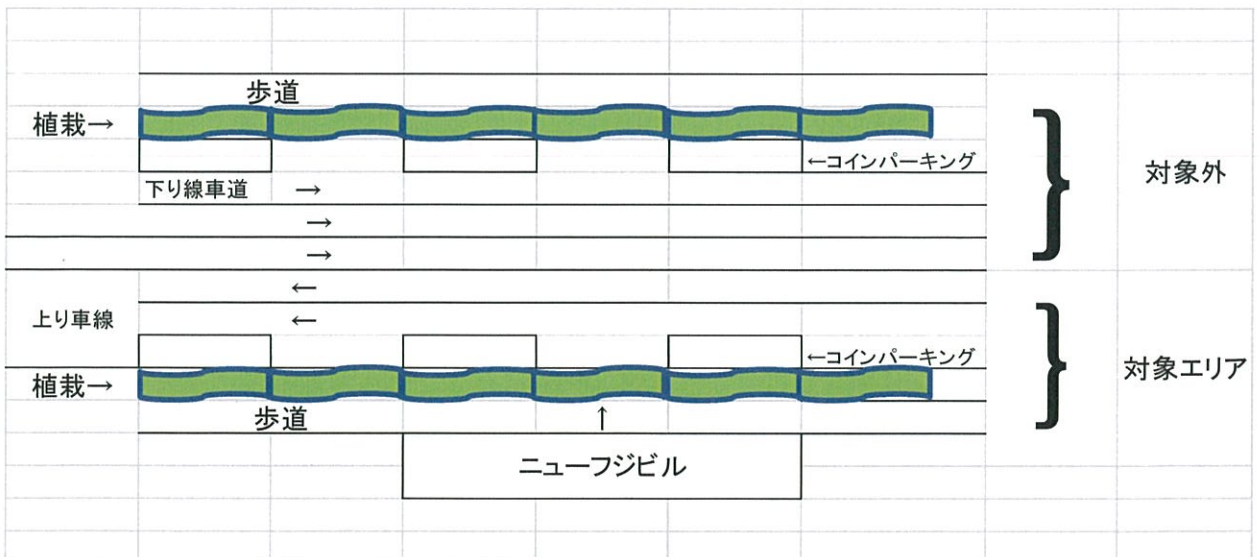
平成27年4月

(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27年3月27日
[午前]9:00~10:00

- 調査場所** ・ ニューフジビル前 (目黒駅方面に 50m 程緩い上り坂)
- 概要** ・ 調査対象(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)
(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:目黒通り下り 3 車線[内側 1 車線駐車帯])



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

No.	走行空間		乗種	乗火	危険運転行為	
	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	年	月	日	時	分
天気					
調査場所					

<調査票>

[コメント]

◎走行空間においては、左側車道走行率は、21%である。(右側車道走行率は、9%)
歩道を通行する自転車が多く、全体の7割を占めている。

◎危険運転行為は、肩に荷物(7件)・ハンドルに荷物(5件)・片手運転(2件/内1件は、携帯電話を使用しながらの運転)・ジグザグ運転・子乗せ後部席に荷物(*1)(各1件)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、通常、自転車総合ビル前で実施している調査において、同ビルの反対側地点にて調査(3/27の午前での同時調査)を行い、様々な点で比較してみた。

・左側車道走行率 ニューフジビル前(以下、フジビルと呼称・21%)に対し、自転車総合ビル前(以下、自転車ビルと呼称・29%)で7割程度の水準だが、右側車道走行者(9%)が左側を走行してたら、同水準である

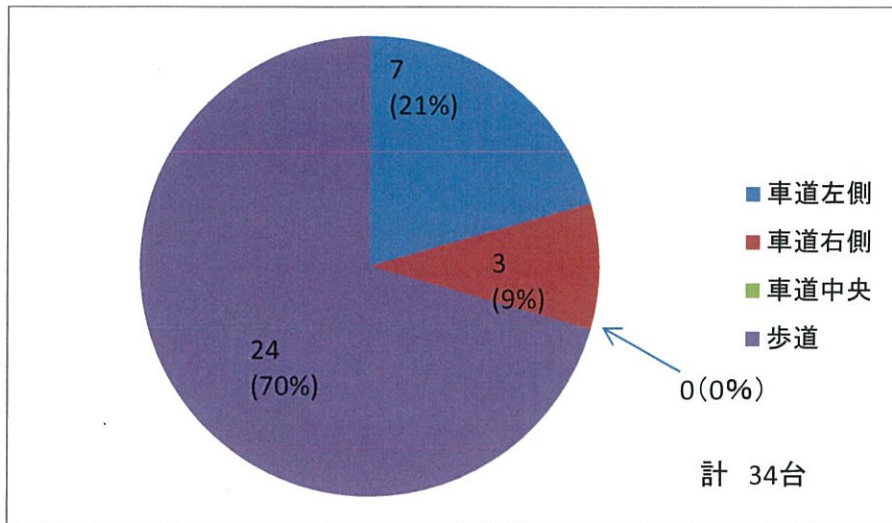
- ・子乗せ自転車 フジビル(24%)に対し、自転車ビル(17%)と 1.4 倍の水準
- ・電動自転車 フジビル(47%)に対し、自転車ビル(30%)と 1.6 倍の水準
- ・危険運転行為 (違反行為を含む) フジビルの「肩に荷物・ハンドルに荷物・片手運転等」に対し、自転車ビルでは「立ち漕ぎ・肩に荷物・ハンドルに荷物等」と、ほぼ同様の内容となっている。
 なお、フジビルの「肩に荷物・ハンドルに荷物」だけで、全体の 7 割強を占める形となった。(危険防止の観点から籠の装備や荷台に装着等の必要性がある)

自転車総合ビル前にての調査では、歩道を通行する自転車が多く、車道上にコインパーキングが設置されていることが、一因ではないかと考慮されていた。

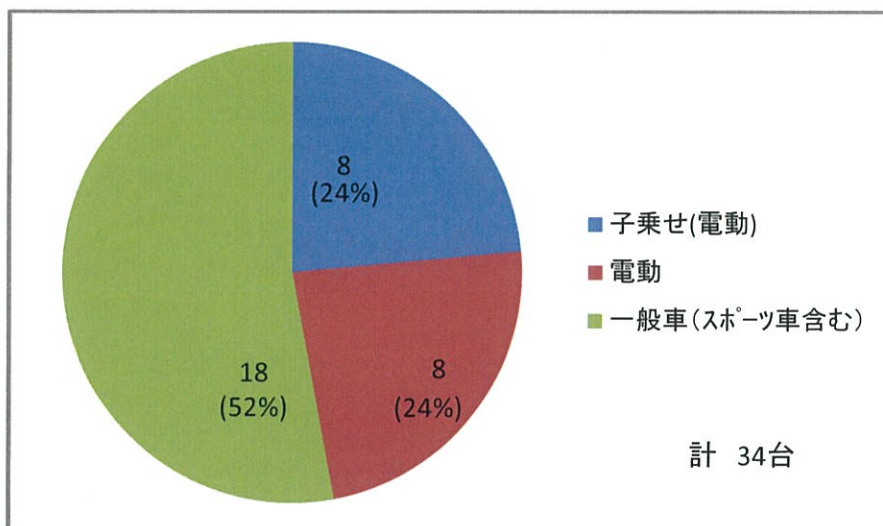
検証の一環として、同地点の反対側(同様にコインパーキング設置)でも同様のデータが得られるのではないかと考慮された。

結果、反対地点でのデータは、予測通りであった。

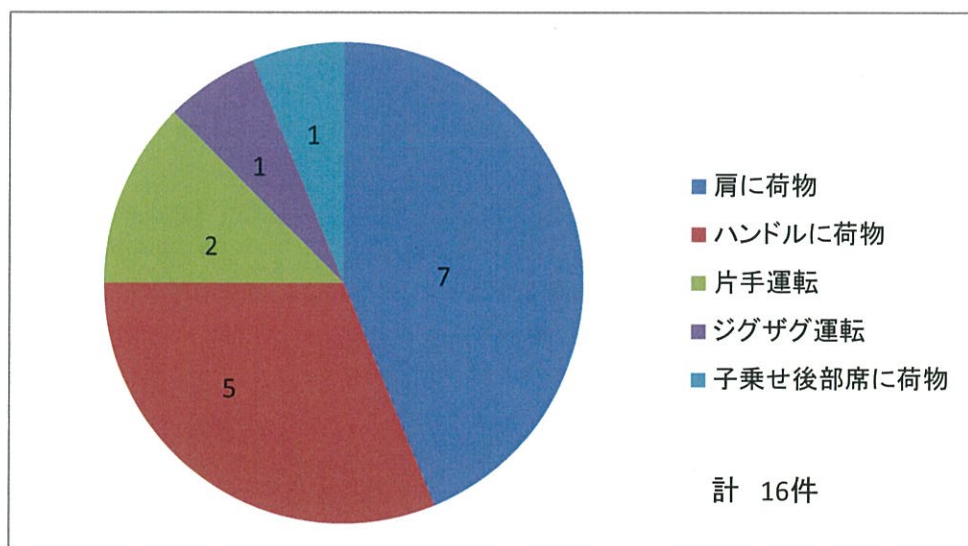
今回(1回)だけの調査では、正確なデータとして、確定が不十分であるため、平成 27 年度においても調査の必要性がある。



走行空間



車種



危険運転行為 (違反行為を含む)