

自転車利用実態定点調査報告

平成27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27年5月29日
[午前]9:00~10:00

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

自転車通行状況調査票

時刻	走行空間				車種	乗客	乗次	危険運転行為														
	左側車道	中央車道	歩道	その他				危険運転行為1	危険運転行為2	危険運転行為3	危険運転行為4	危険運転行為5	危険運転行為6	危険運転行為7	危険運転行為8	危険運転行為9	危険運転行為10					
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																						
26																						

調査日時： 平成 年 月 日 時 分
調査員： 氏名
調査場所： 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、20%であり、また、車道中央走行率は、15%、依然、歩道を通行する自転車が、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、肩に荷物(20件)・片手運転・ハンドルに荷物・立ち漕ぎ・脇見運転(各2件)・過積載・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、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5/27午前)とのデータについて以下の項目について比較してみた。

・左側車道走行率

今回(20%)に対し、前回(19%)と、同様である。

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・13%)の、1.5倍程度である。

・子乗せ自転車

今回(8%)に対し、前回(10%)の 8 割の水準
上り地点(8%)に対し、下り地点(28%)の約 3 割の低水準

・電動自転車

今回(29%)に対し、前回(20%)の約 1.5 倍の水準である。
上り地点(29%)に対し、下り地点(33%)と約 9 割の水準

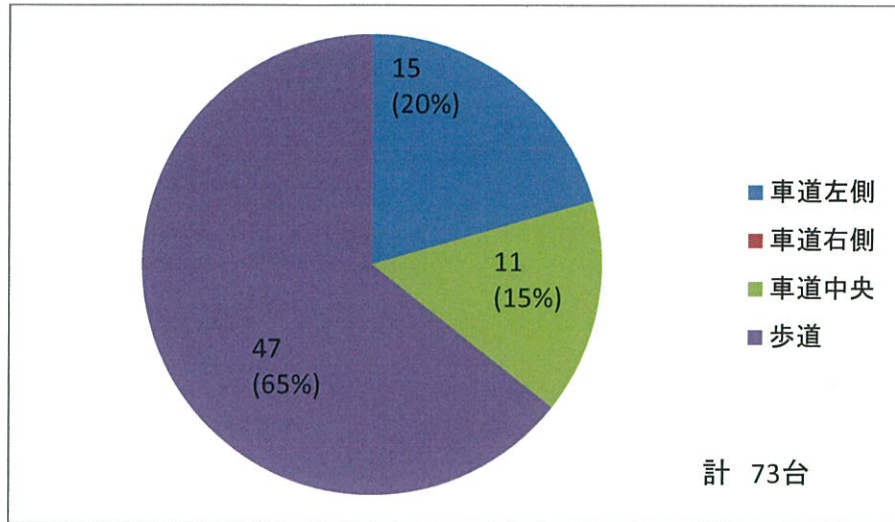
・危険運転行為 (違反行為を含む) 上り地点の [肩に荷物・片手運転・立ち漕ぎ等] に対し、
下り地点では [肩に荷物・片手運転・ハンドルに荷物等] と、ほ
ぼ同様の内容となっている。

また、今回も上り地点と下り地点に対しての電動自転車の割合が、前回(80%)の水準から 90%の水準へと上昇した。

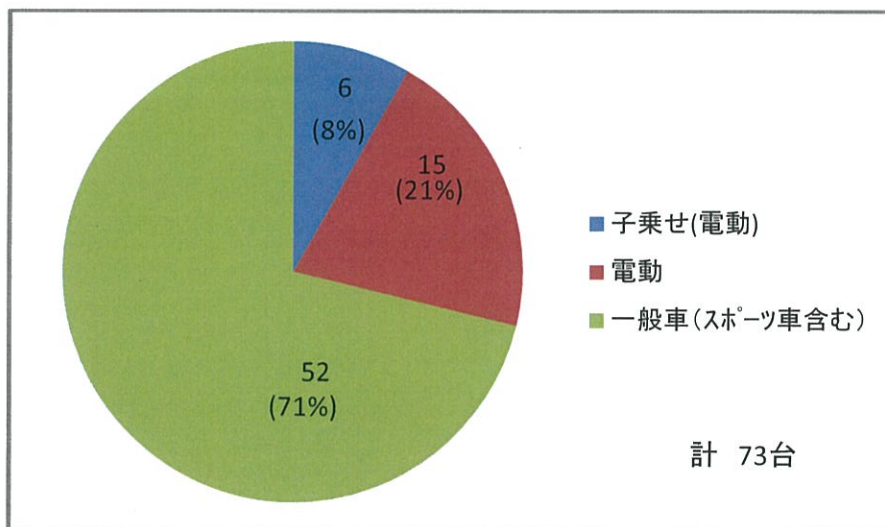
今回も上り坂であるが故の電動自転車の割合が、増加(歩道上)したためである。

また、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おらず、結果として使用割合の低下の一因となっている。

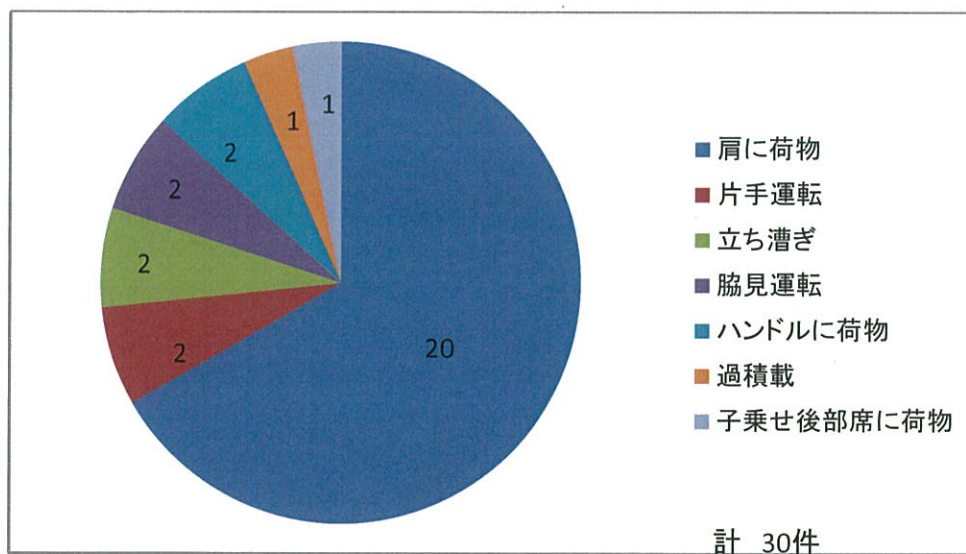
さらに、車道中央走行が多かった理由も、前回以前から同様に、上り車線先の庭園美術館西交差点において、歩行者横断帯中央にて左折道路と直進道路が分断されており、直進する利用者は、同交差点のかなり手前から 道路中央を走行していたが、4 車線での中間(両隣が 2 車線)走行のため車両に挟まれてながらと、かなり危険な走行を強いられている感が窺えた。



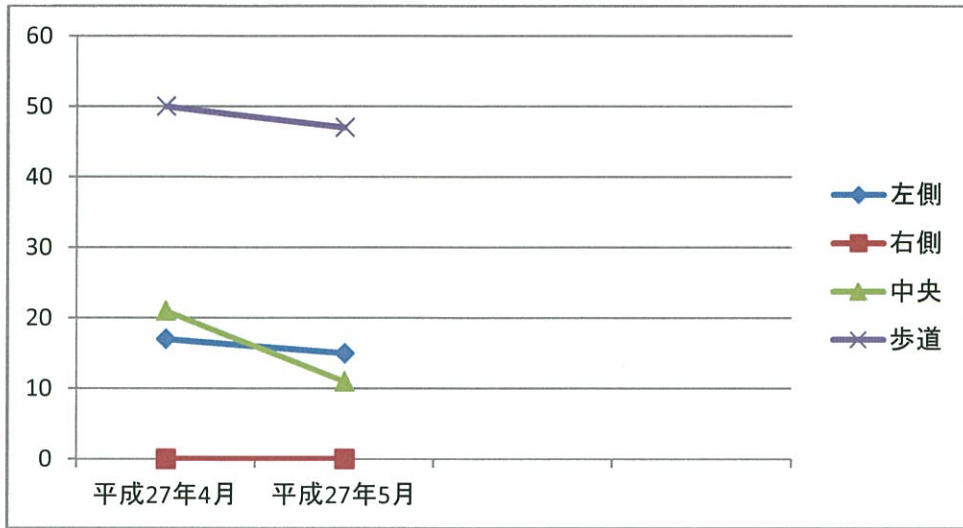
走行空間



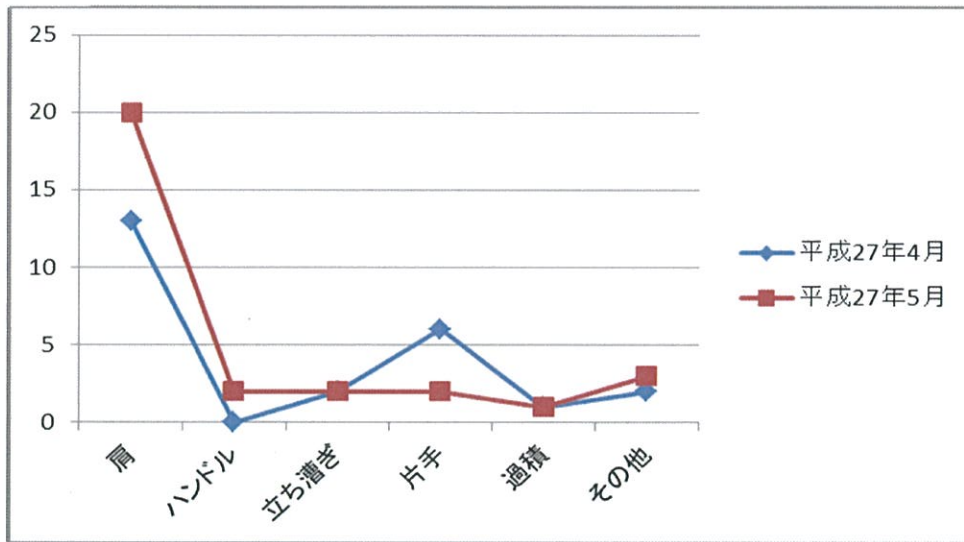
車種



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)