

自転車利用実態定点調査票

	走行空間				乗積		雨天		危険運転行為								
	車道左側	車道右側	歩道中央	歩道	子乗せ	電動	雨	曇	危険	危険無積	スピード出しすぎ	片側通行	立ち漕ぎ	立ち漕ぎ	ハンドル	片側通行	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：					風速：
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、13～28%と多岐にわたるが、平均すると23%である。

依然、歩道を通行する自転車が多く、今回は、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(74件)・ハンドルに荷物(60件)・片手運転(42件/内4件は、携帯電話を使用しながらの運転)・過積載(29件)・歩道上でのスピードの出しすぎ(27件)・立ち漕ぎ(23件)・子乗せ後部席に荷物掛け(*1)(13件)・車道右側走行(8件)・ジグザグ運転(5件)脇見運転(4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、平成 30 年度第 10 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(24.2%)と同様の水準である。
 なお、午前 (23.0%)は、前回 (24.6%)と同様の水準である。
 また、午後 (23.9%)は、前回(23.8%)と同様の水準である。

- ・子乗せ自転車 今回(21.6%)は、前回(21.8%)と同様の水準である。
 なお、同自転車における同乗者あり(36.6%)の場合でのヘルメット着用率は、73.5%(週平均は、69～80%の範囲で推移)である。
 今回(73.5%)は、前回(80.2%)の 9 割の水準である。

- ・電動アシスト自転車 今回(32.2%)は、前回(32.4%)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(290 件)の 5 割弱(134 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)

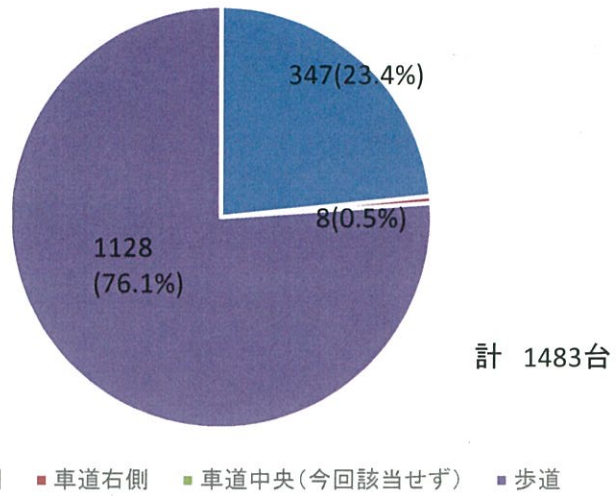
また、利用者全体(1483 名)における危険運転行為(違反行為を含み 290 件)の比率は、割合上(*2)では、19%となっている。

*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(9 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 2 人)に対し、合羽着用者(計 2 人)で同等あった。

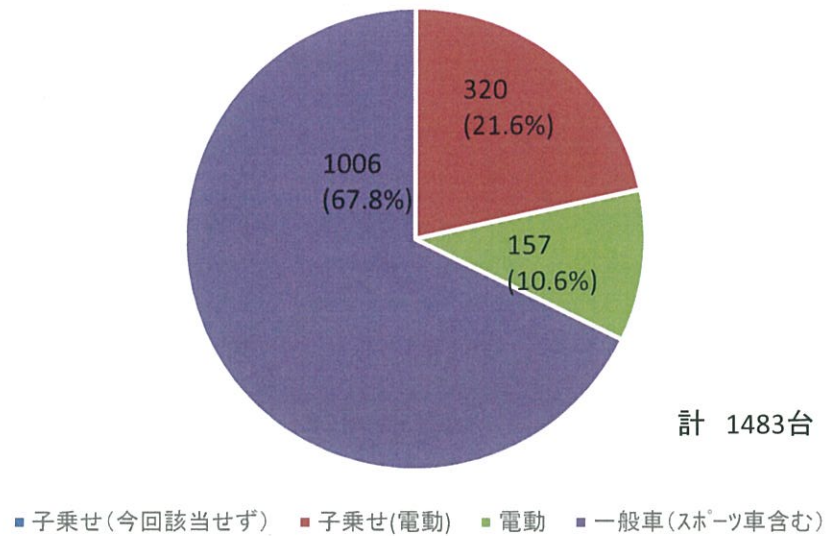
調査期間は、2 日間であった。

走行空間



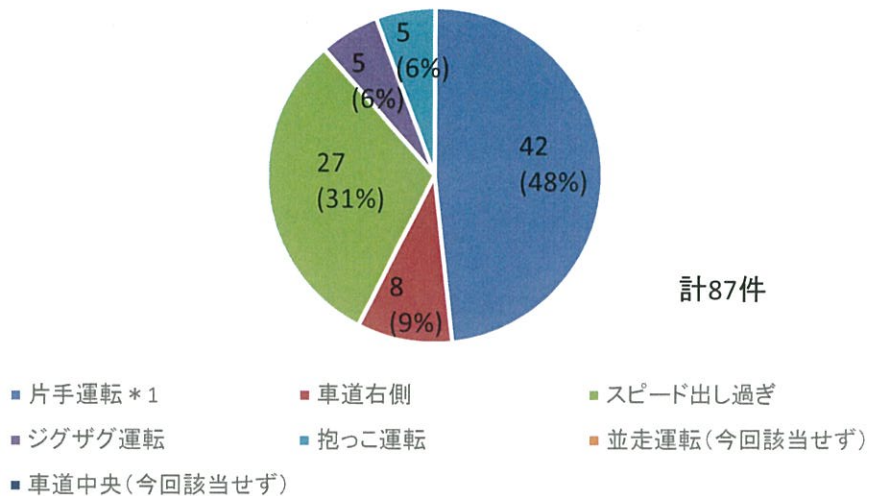
調査期間 1/4～31

車種



調査期間 1/4～31

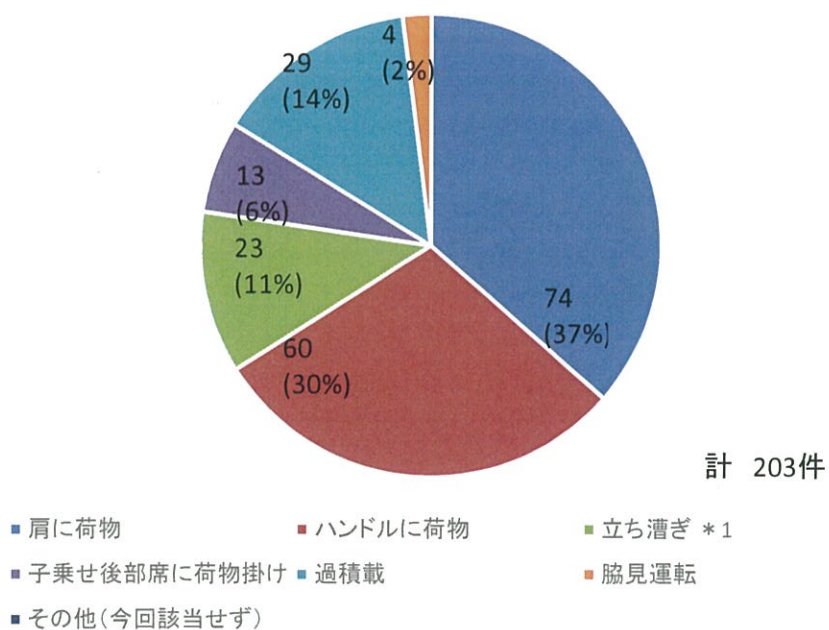
違反運転行為



調査期間 1/4～31

* 1 内4件 携帯電話を使用中の運転

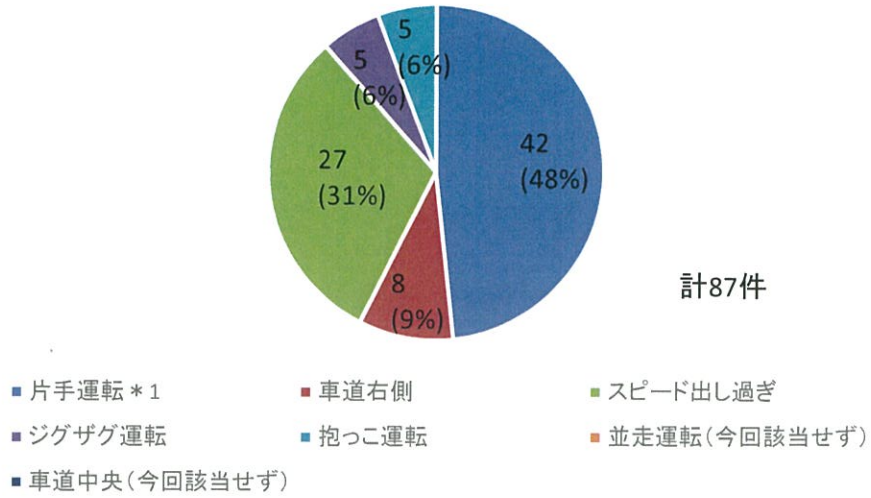
危険運転行為



調査期間 1/4～31

* 1 比率内訳: 上り坂18・下り坂5

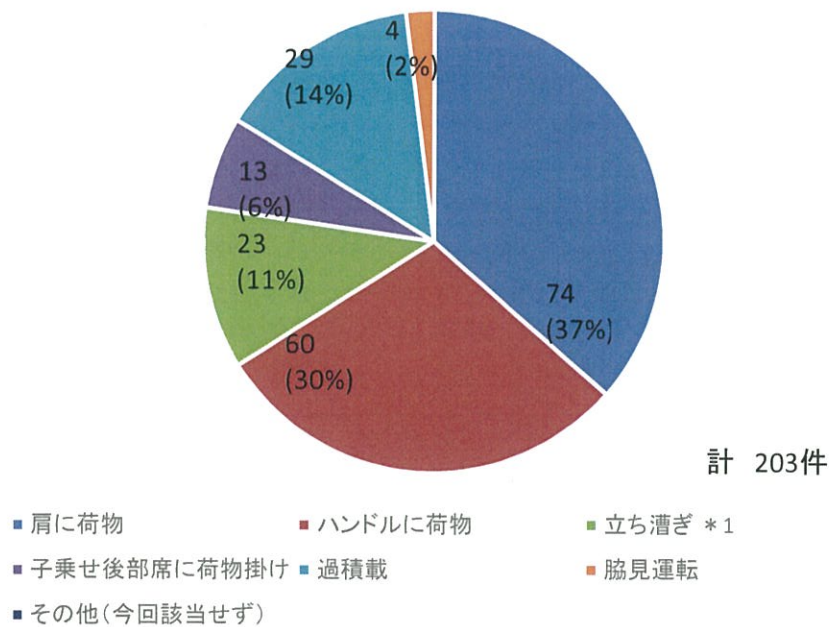
違反運転行為



調査期間 1/4~31

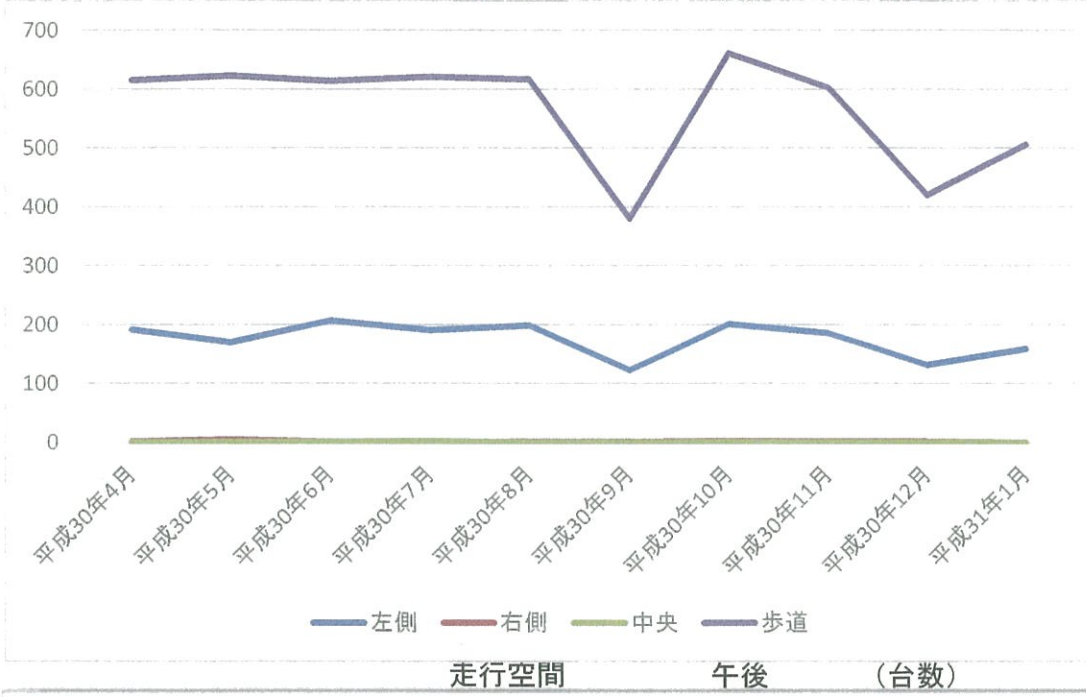
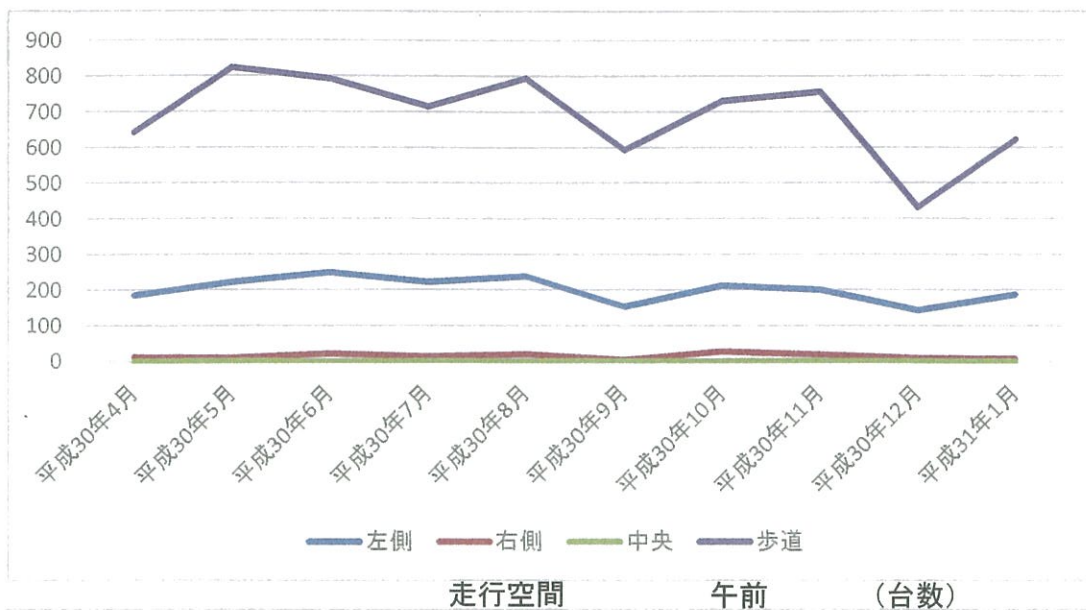
*1 内4件 携帯電話を使用中の運転

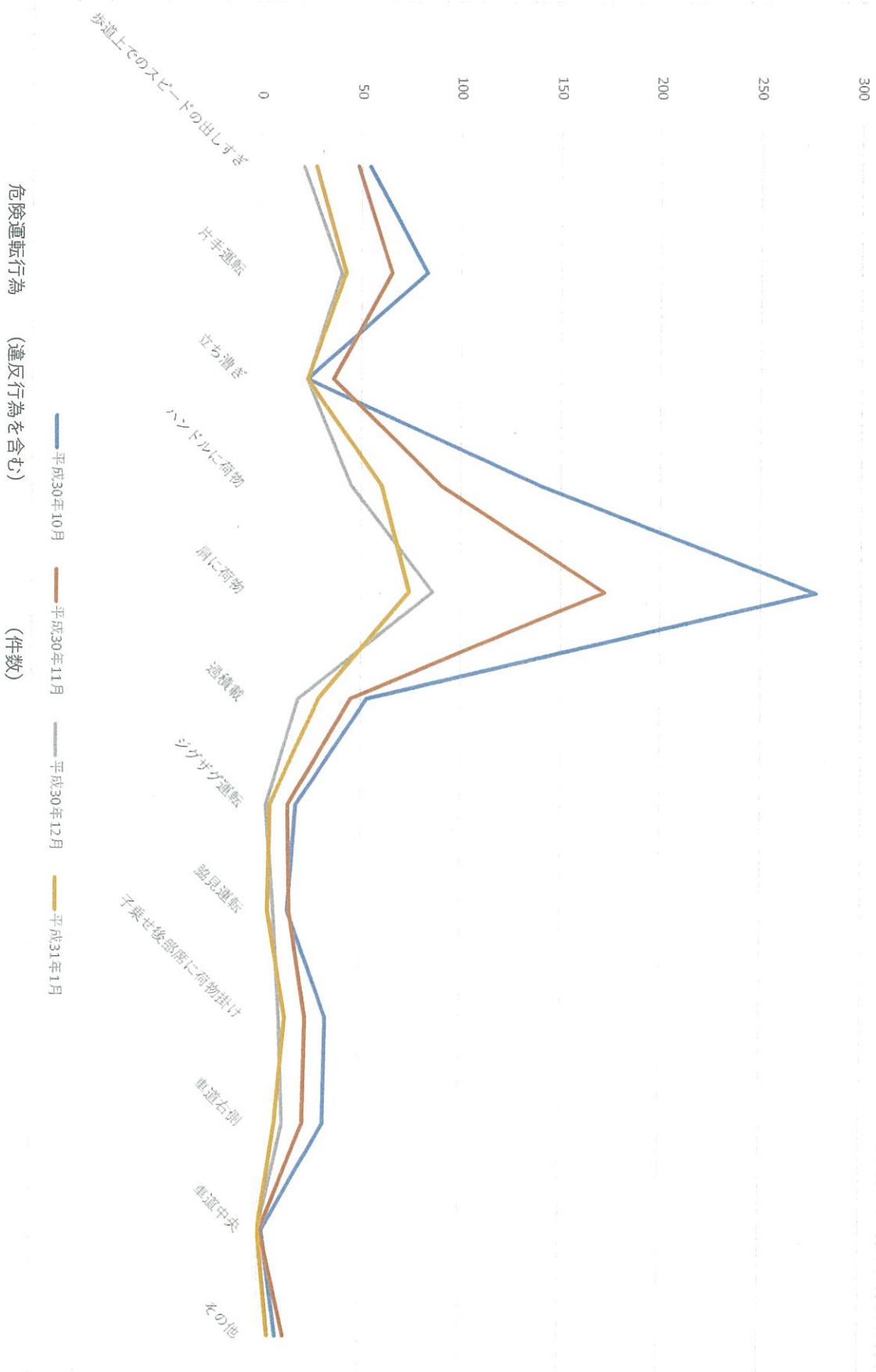
危険運転行為



調査期間 1/4~31

*1 比率内訳: 上り坂18・下り坂5





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 31 年 1 月 23 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票

No.	走行空間			歩道	歩道	危険走行		
	車道左側	車道中央	歩道			車道中央	歩道	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:	平成 年 月 日 ()
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、18%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、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(20件)・肩に荷物(6件)・過積載(5件)・ハンドルに荷物(4件)・片手運転(3件)・立ち漕ぎ(2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1/22)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(18.3%)は、前回(26.1%)の7割の水準である。

なお、午前(19.7%)は、前回(31.0%)の6割の水準である。

また、午後(15.8%)は、前回(18.5%)の約9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・18%)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・22%)の8割の水準である。

また、午後の上り地点(16%)に対し、下り地点(22%)の7割の水準である。

・子乗せ自転車

今回(22%)は、前回(20%)の 1.1 倍の水準

上り地点(22%)に対し、下り地点(27%)の 8 割の水準

なお、同自転車における同乗者あり(48%)の場合でのヘルメット着用率は、64%である。

今回(64%)は、前回(71%)の 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(88%)の 7 割の水準

・電動アシスト自転車

今回(38%)は、前回(33%)の 1.2 倍の水準である。

上り地点(38%)に対し、下り地点(39%)と同様の水準である。

・危険運転行為 上り地点の [車道中央走行・肩に荷物・過積載] に対し、下り地点では [肩に荷物・片手運転・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。

(違反行為を含む)

また、利用者全体(104 名)における危険運転行為(違反行為を含み 40 件)の 比率は、割合上(*2)では、36%となっている。

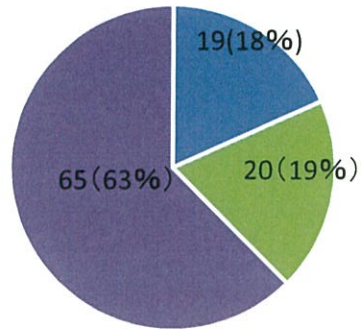
*2 実際は、1 名で複数の危険運転行為等を実施している件(3 件)も含まれるため

上り地点(36%)に対し、下り地点(25%)の 1.4 倍の水準

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。

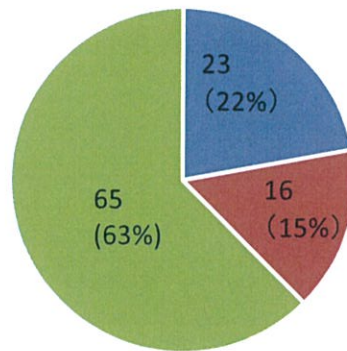
走行空間



計 104台

■ 車道左側 ■ 車道右側(今回該当せず) ■ 車道中央 ■ 歩道

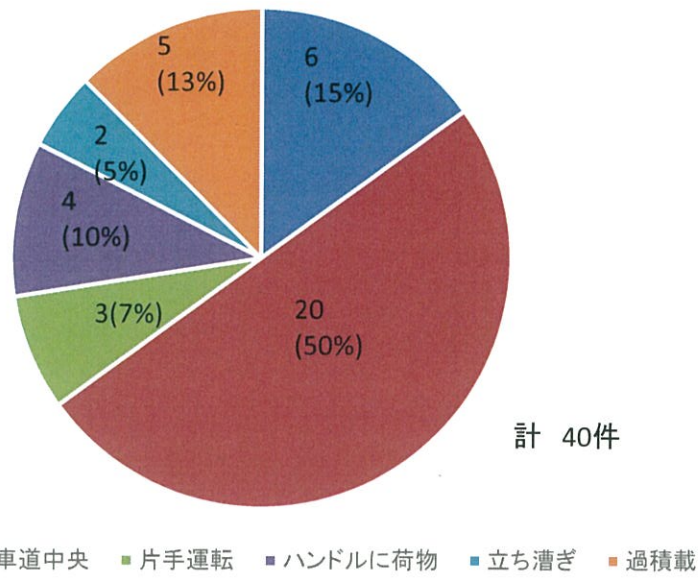
車種



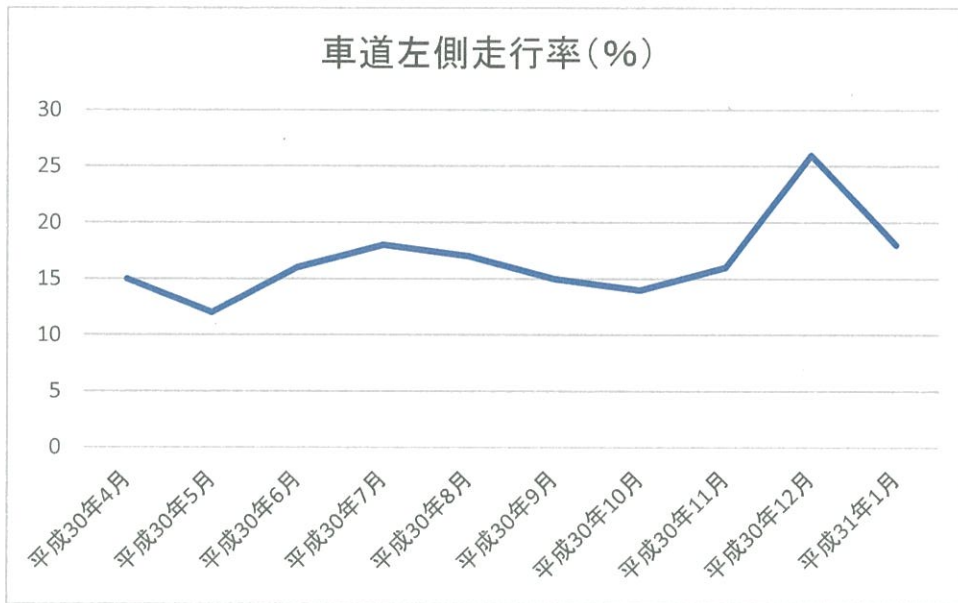
計 104台

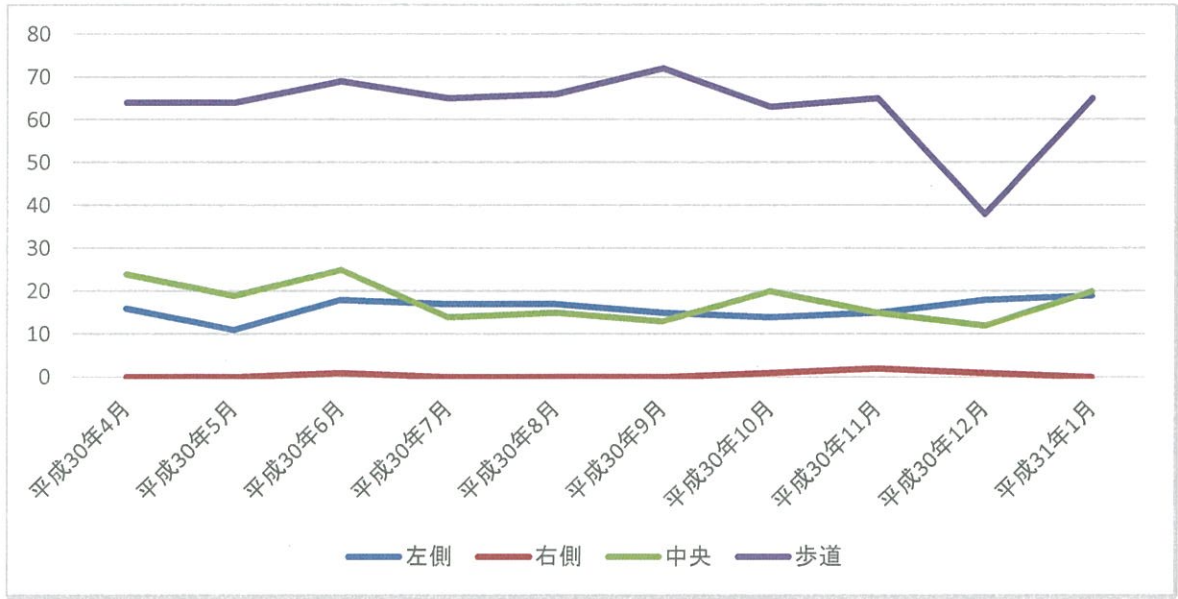
■ 子乗せ(電動) ■ 電動 ■ 一般車(スポーツ車含む)

危険運転行為(違反行為含む)

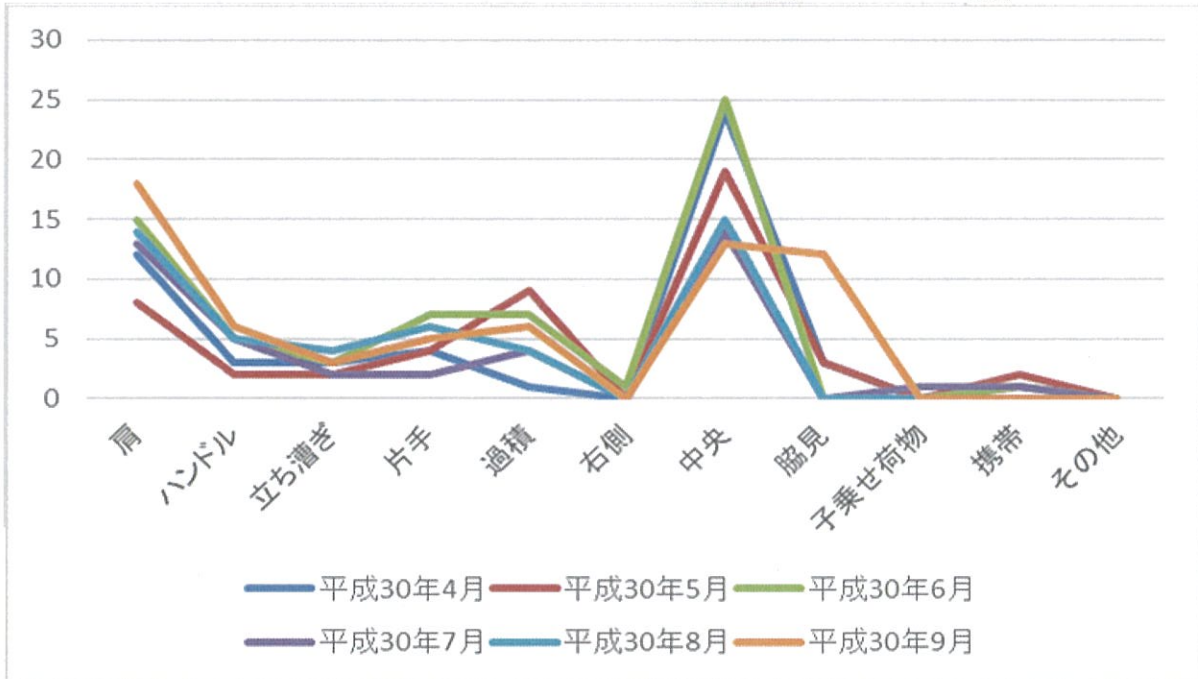


車道左側走行率(%)





走行空間 (台)



危険運転行為 (違反行為を含む) (件数)

