

自転車利用実態定点調査票

No.	走行空間			車種		雨天		危険運転行為					
	車道左側	車道中心	車道中央	子供車	電動	雨	曇	片手運転	立ち漕ぎ	ハンドルに荷物	積載超過	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、11～32%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割程度を占めている。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。

◎危険運転行為等(違反行為を含む)は、肩に荷物(220件)・ハンドルに荷物(139件)・片手運転(62件/内8件は、携帯電話を使用しながらの運転)・車道右側走行(54件)・立ち漕ぎ(53件)・子乗せ後部席に荷物(*1)(48件)・過積載(40件)・歩道上でのスピードの出しすぎ(26件)・脇見運転(21件)・ジグザグ運転(7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 28 年度第 3 回目の調査となり、平成 28 年 4～6 月分の 3 ヶ月期間の様々な点で比較してみた。

- ・利用者別 今回は、午後が午前の利用者を上回った。

- ・車道左側走行率 今回(22.8%)は、前回(19.4%)の 1.2 倍の水準である。
 なお、午前 (22.5%)は、前回 (18.4%)の 1.2 倍の水準である。
 また、午後 (23.0%)は、前回 (20.6%)の 1.1 倍の水準である。

- ・子乗せ自転車 今回(21.2%)は、前回 (23.1%)の 9 割の水準である。

- ・電動自転車 今回(34.9%)は、前回 (37.7%)の 9 割の水準である。

- ・危険運転行為
(違反行為を含む) 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、肩に荷物・ハンドルに荷物である。
 一方、下位 3 件別では、[歩道上でのスピードの出しすぎ・脇見運転・ジグザグ運転] の順であり、期間中の共通項目は、歩道上でのスピードの出しすぎ・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(678 件)の 5 割強(359 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(1248 名)における危険運転行為等(違反行為を含み 678 件)の比率は、49%(*2)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(62 件)も含まれるため

なお、今回は、新たな危険運転行為は、発生していない。

平成 27 年 6 月に道路交通法が改正され自転車利用者にとっては、交通ルール・マナー等の遵守が徹底された経緯にも拘わらず、改正後の車道左側走行率のデータについては、当初の減少傾向から、一時は回復後、横ばいの状況となっている。

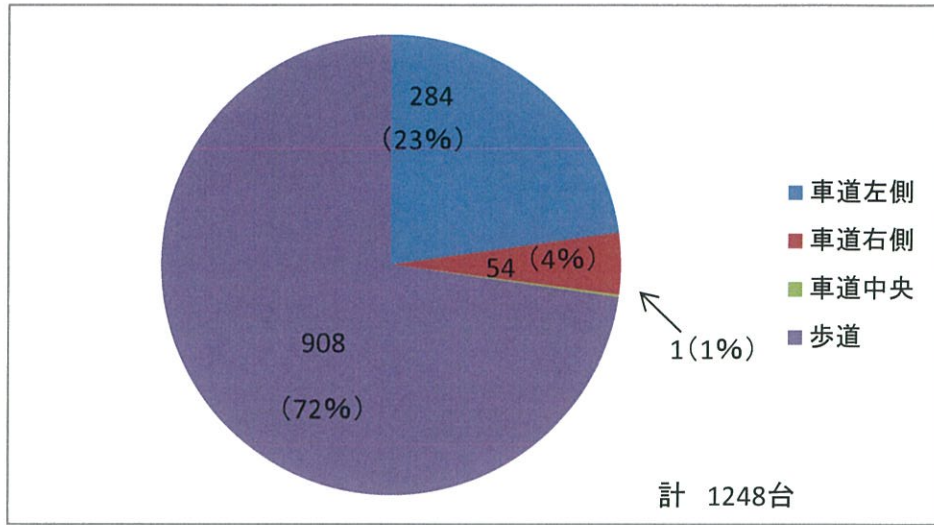
今回は、改正から 1 年以上が経過したが、同データについては、改正前と殆ど変化はないという結果になったが、一方で雨天時のデータについては、改正後以降データが上昇した場面もあり、一定の改善効果があった。

今回の雨天時のデータは、傘さし運転者(計 14 人)に対し、合羽着用者(計 31 人)で約 2.2 倍となっている。

調査期間は、5 日間であった。

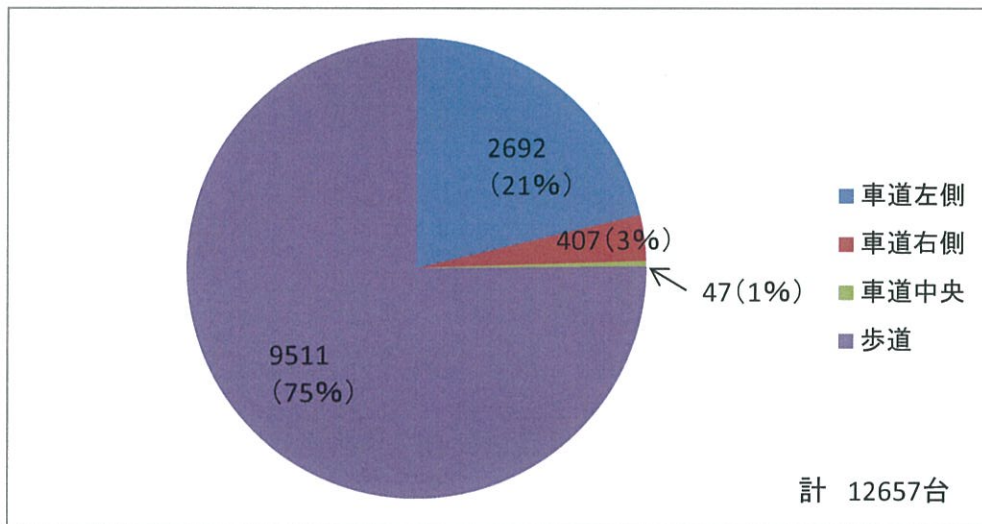
参考として、昨年 6 月のデータでは、道路交通法が改正された初月でもあり、一部報道で合羽の購買額が増加した経緯もあり、調査期間 4 日間で、合羽着用者(計 25 人)は、傘さし運転者(計 5 人)の 5 倍であった。

更に、今後の状況に期待したいものである。

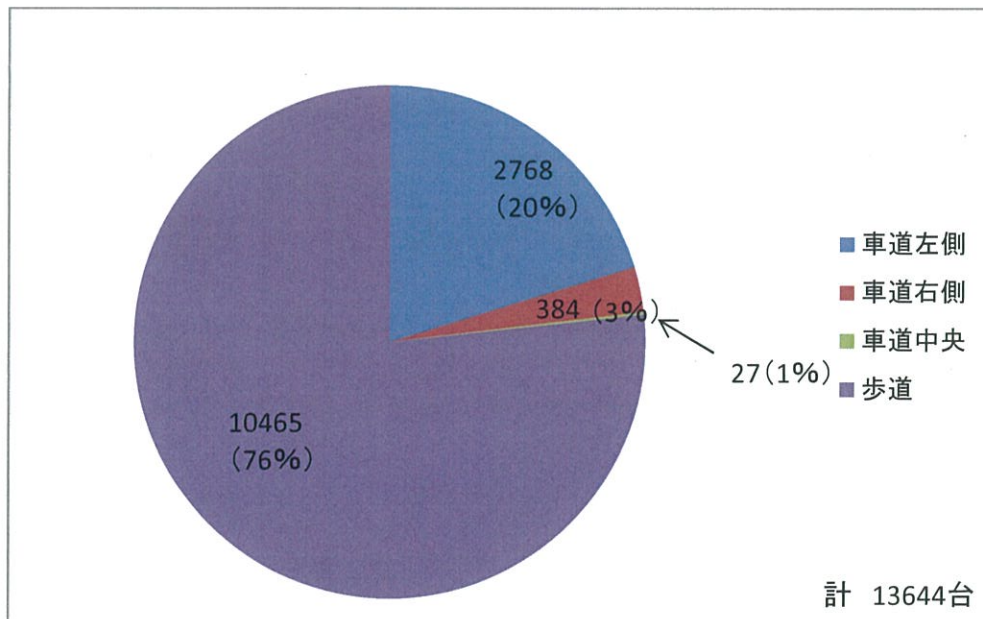


走行空間 調査期間 6/1~30

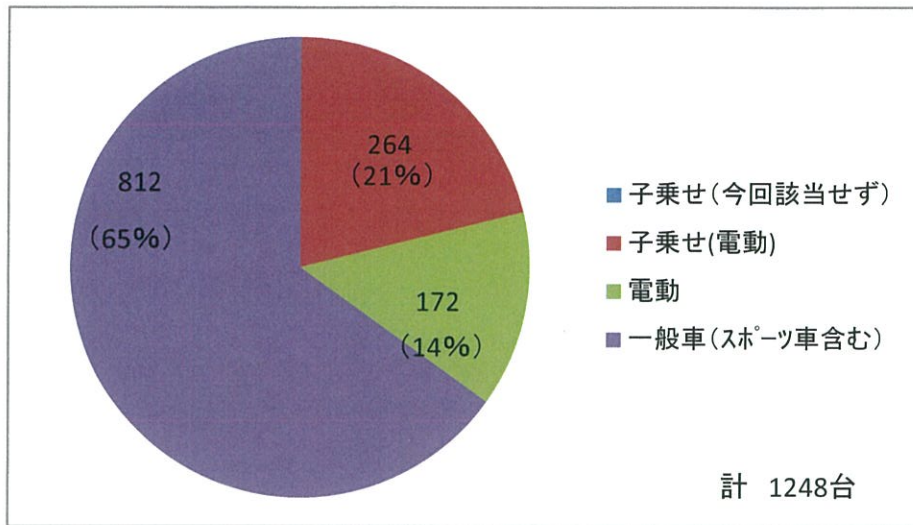
* 参考)



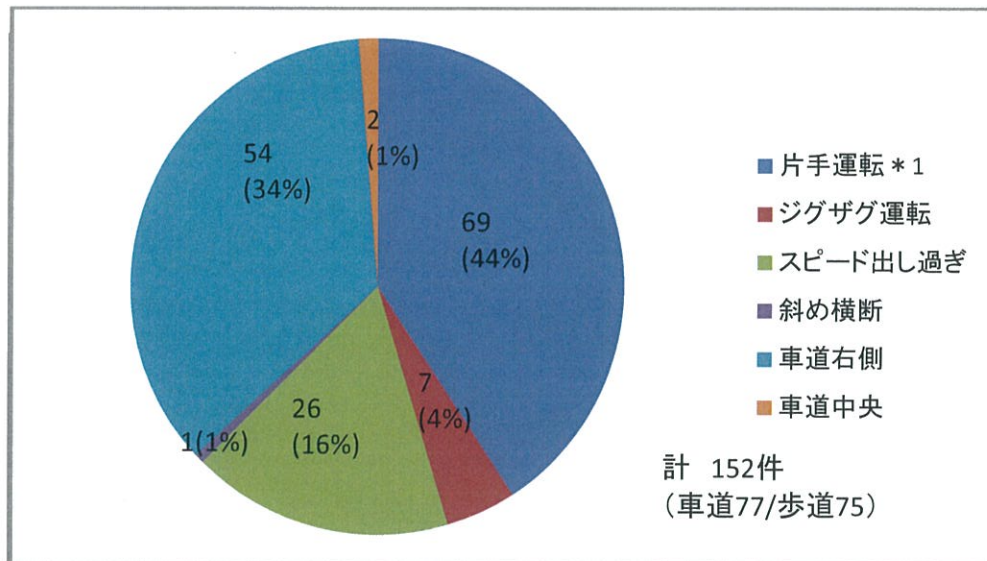
走行空間 調査期間 26.7~27.5 (道路交通法改正前)



走行空間 調査期間 27.6~28.6 (道路交通法改正後)

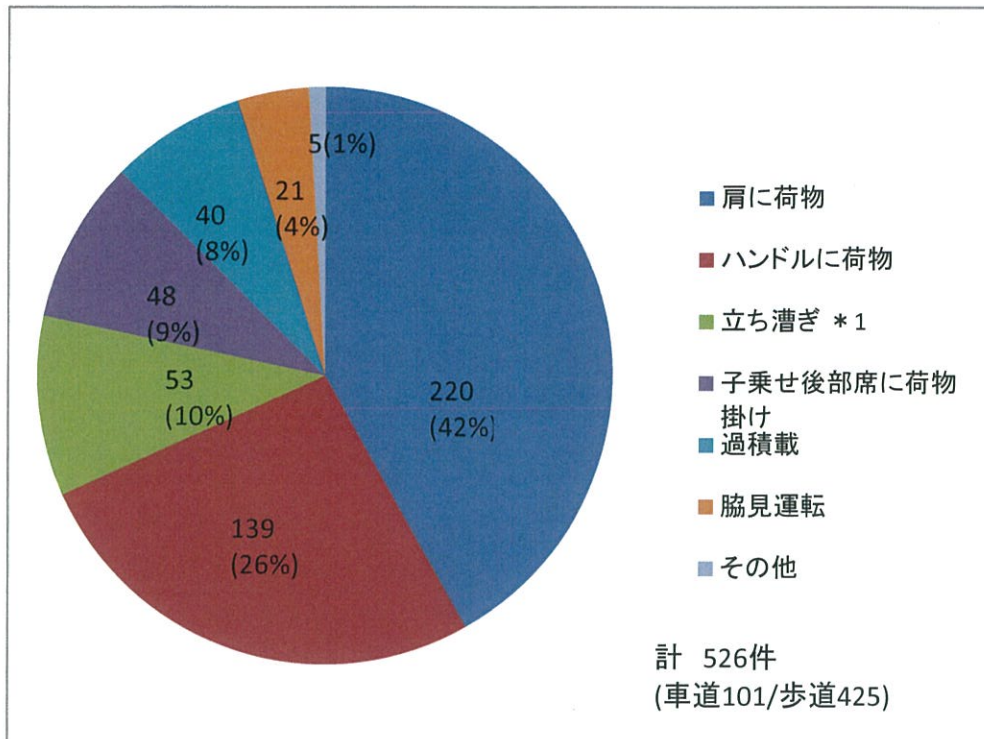


車種 調査期間 6/1~30



違反運転行為 調査期間 6/1~30

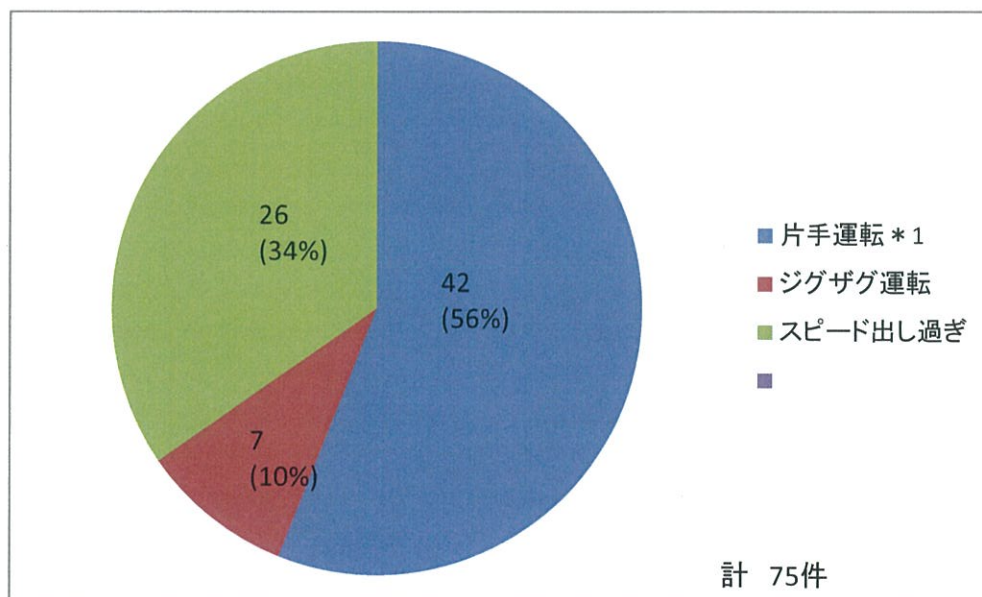
*1 内8件 携帯電話を使用中の運転



危険運転行為

調査期間 6/1~30

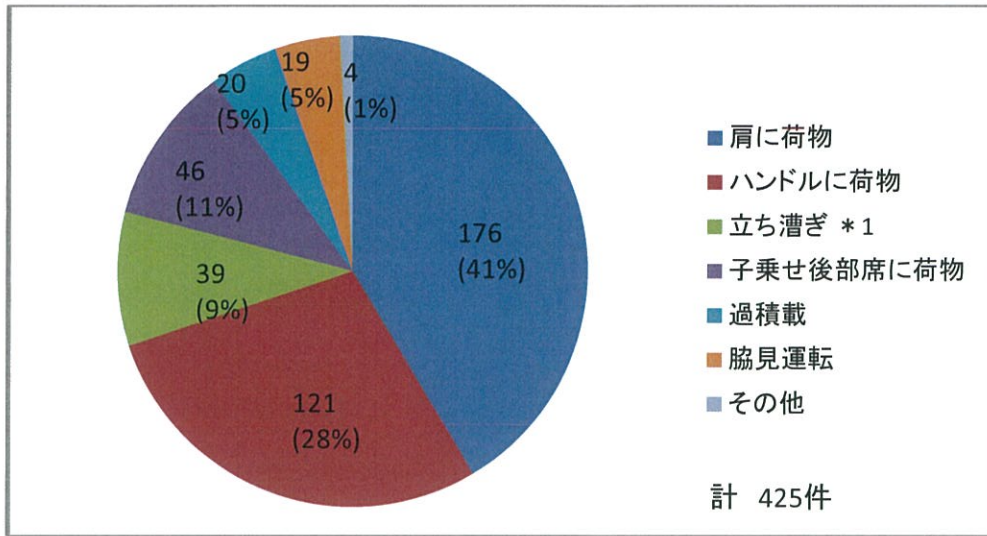
*1 比率内訳: 上り坂41・下り坂12



違反運転行為
(歩道上)

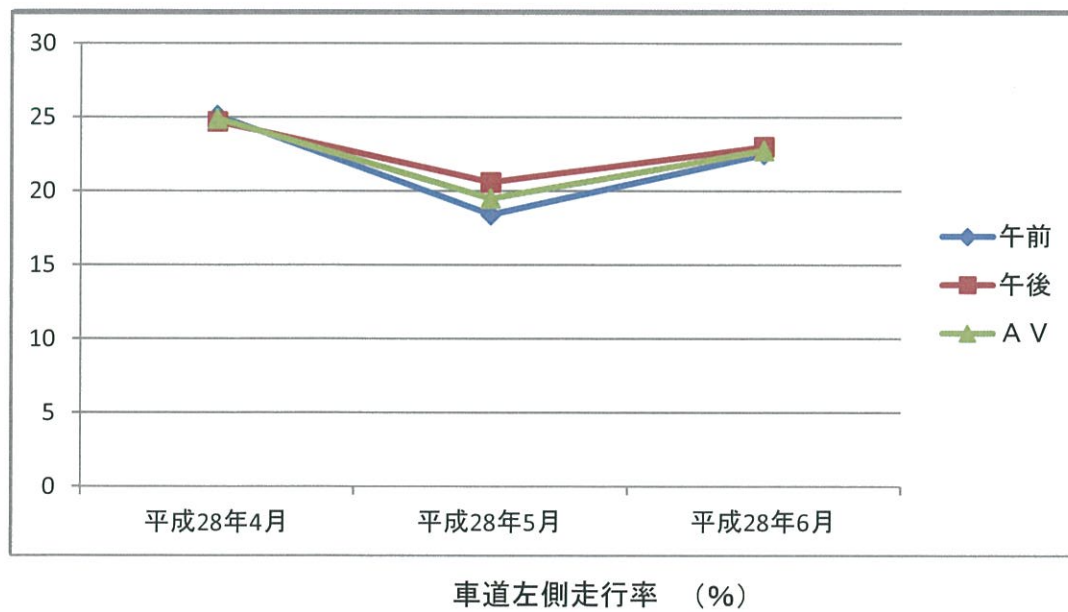
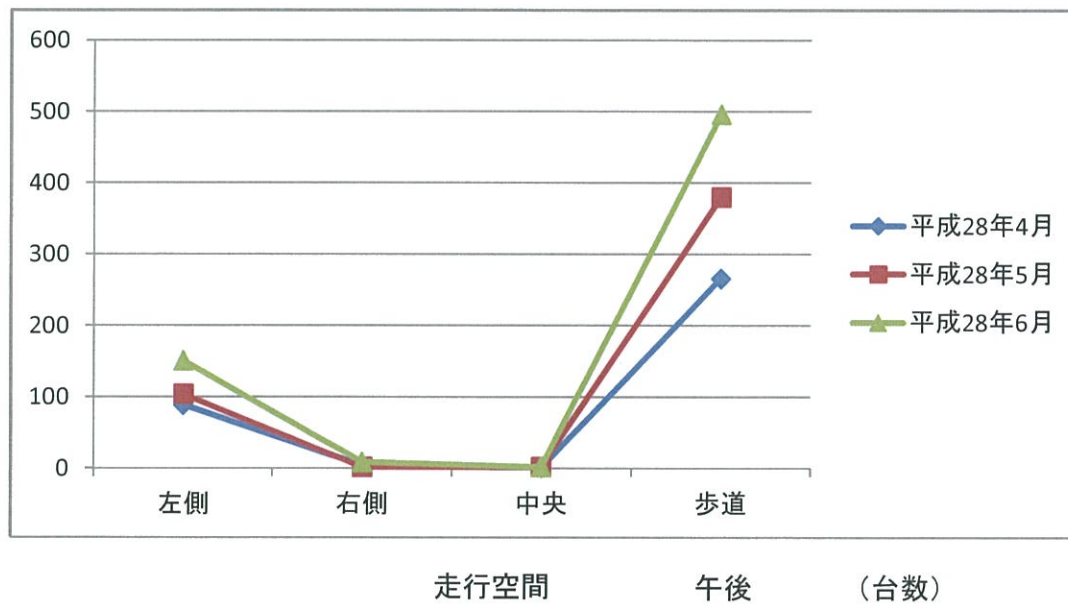
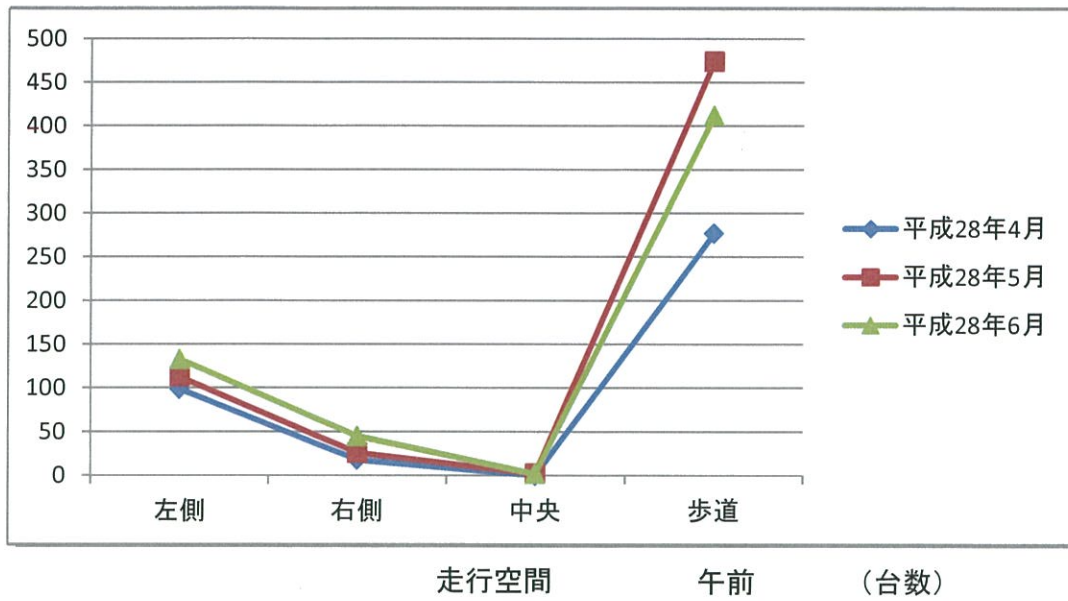
調査期間 6/1~30

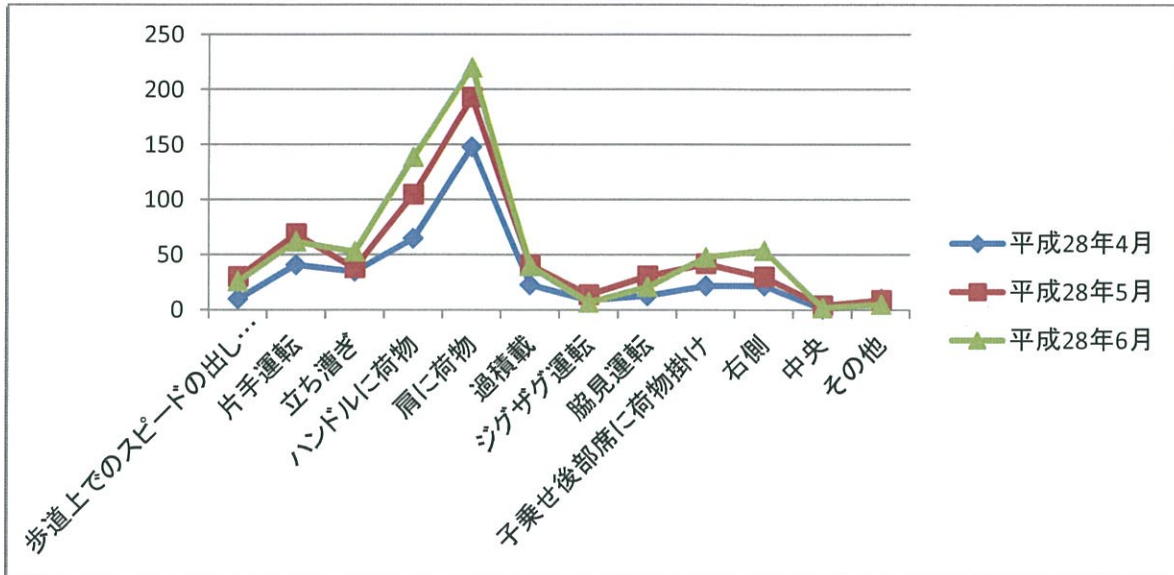
*1 内7件 携帯電話を使用中の運転



危険運転行為
(歩道上)

調査期間 6/1～30
* 1 比率内訳: 上り坂37・下り坂2





危険運転行為

(件数)

自転車利用実態定点調査報告（B地点）

平成28年7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28年6月30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

自転車利用実態定点調査票

No.	走行空間			車種	雨天	危険運転行為					
	車道左側	車道中央	歩道			肩に荷物	車道中央走行	ハンドルに荷物	脇見運転	立ち漕ぎ	片手運転
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 24 年 7 月 23 日
天気:	曇
調査時間:	10:00 ~ 11:00

<調査票>

[コメント]

◎走行空間においては、車道左側走行率は、33%であり、また、車道中央走行率は、16%であり、依然、歩道を通行する自転車が多く、全体の5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(13件)・車道中央走行(10件)・ハンドルに荷物/脇見運転(各4件)・立ち漕ぎ(3件)・片手運転(2件)・過積載(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6/29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。

・車道左側走行率

今回(33%)は、前回(20%)の1.6倍の水準である。

上り地点の白金(以下、上り地点と呼称・33%)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%)とは、1.4倍の水準である。

・子乗せ自転車

今回(11%)は、前回(4%)の 2.7 倍の水準
上り地点(11%)に対し、下り地点(20%)の 6 割の水準

・電動自転車

今回(25%)は、前回(12%)の 2 倍の水準である。
上り地点(25%)に対し、下り地点(35%)と 7 割の水準

・危険運転行為 上り地点の [肩に荷物・車道中央走行・ハンドルに荷物] に対し、
下り地点では [肩に荷物・車道右側走行・片手運転] と、
(違反行為を含む) 共通項目は、肩に荷物の 1 件となっている。

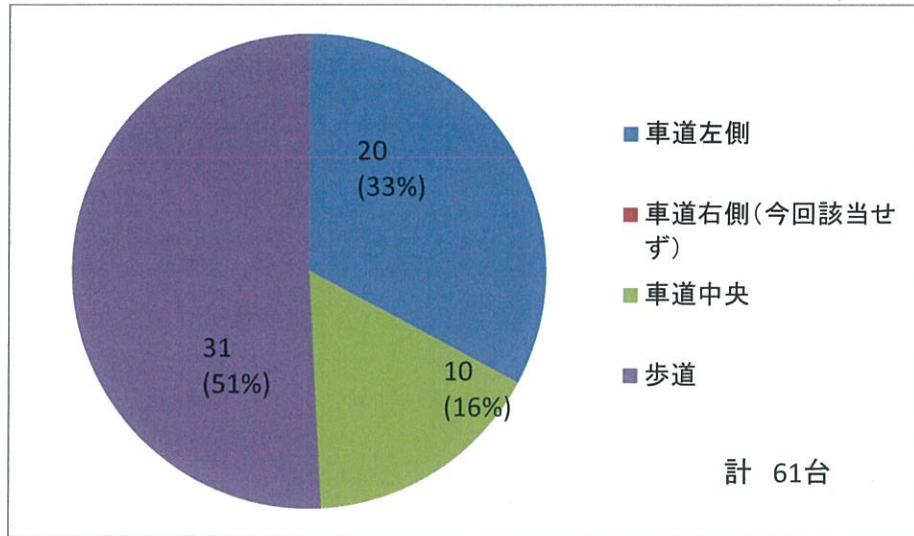
なお、中央走行者については、依然として電動自転車を使用していない。

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。

平成 27 年 6 月に道路交通法が改正され自転車利用者にとっては、交通ルール・マナー等の遵守が徹底された。

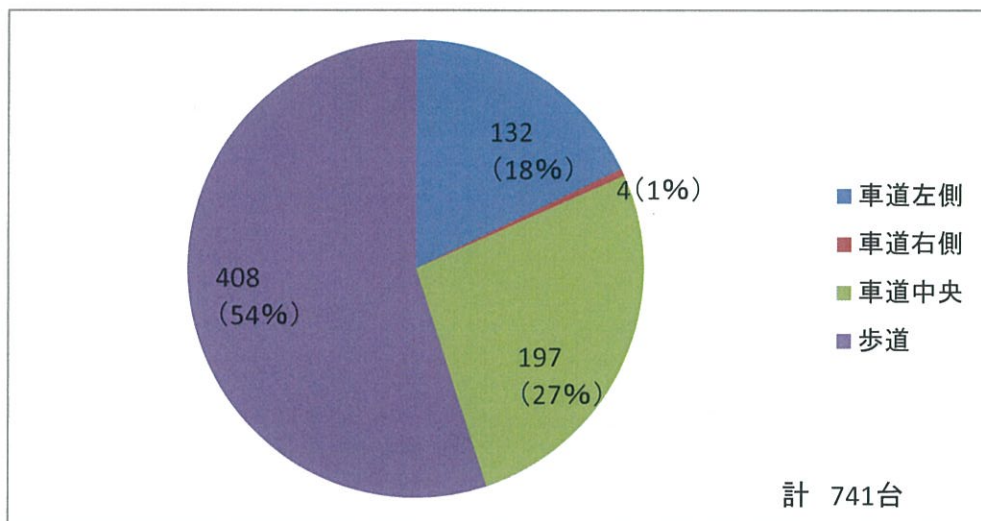
車道左側走行率のデータは、当初の減少傾向から、一時は回復後、横ばいの状況となっている。

今回は、改正から 1 年以上が経過したが、データについては、改正前と殆ど変化はないという結果になった。



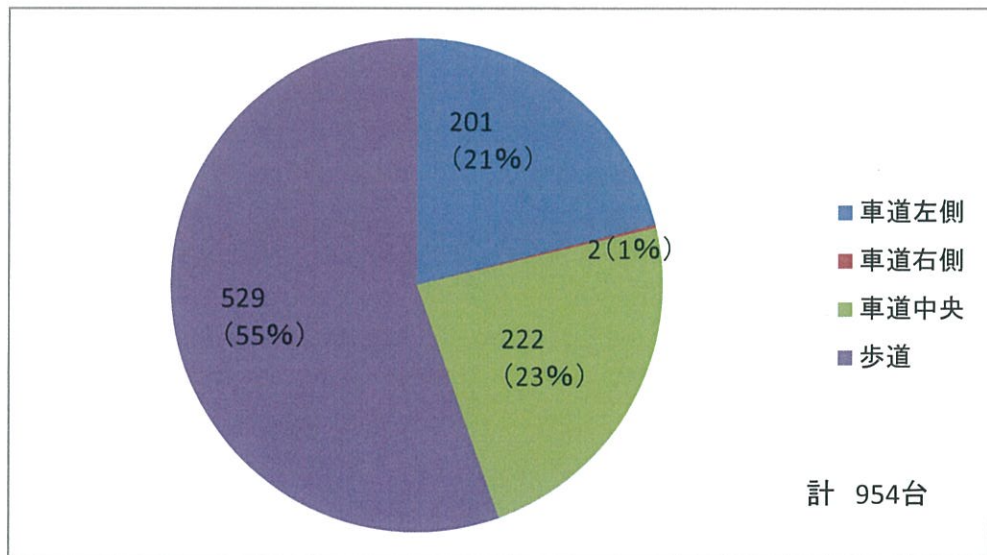
走行空間

* 参考)



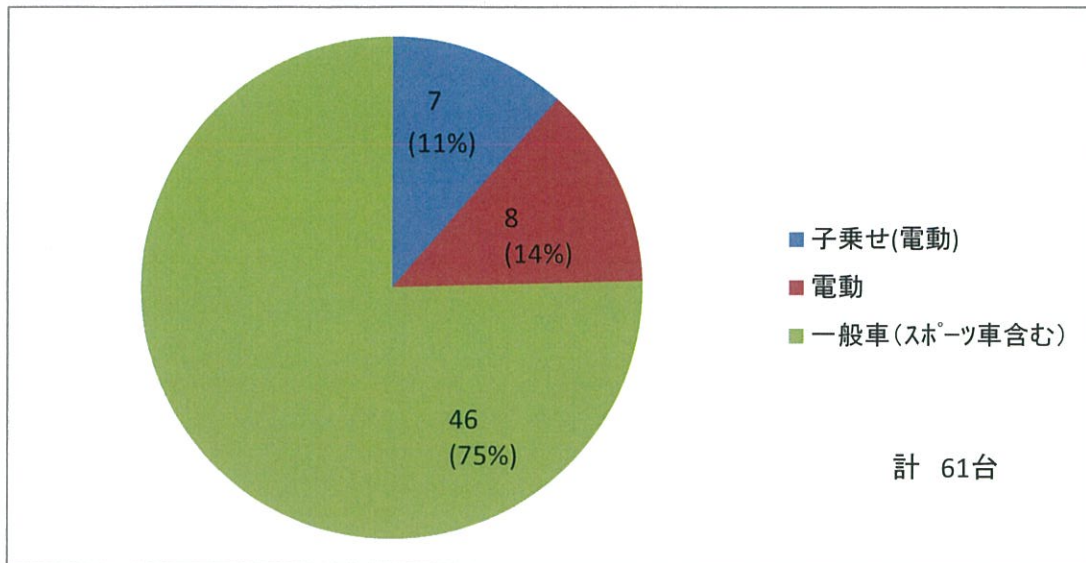
走行空間

調査期間 26.7~27.5 (道路交通法改正前)

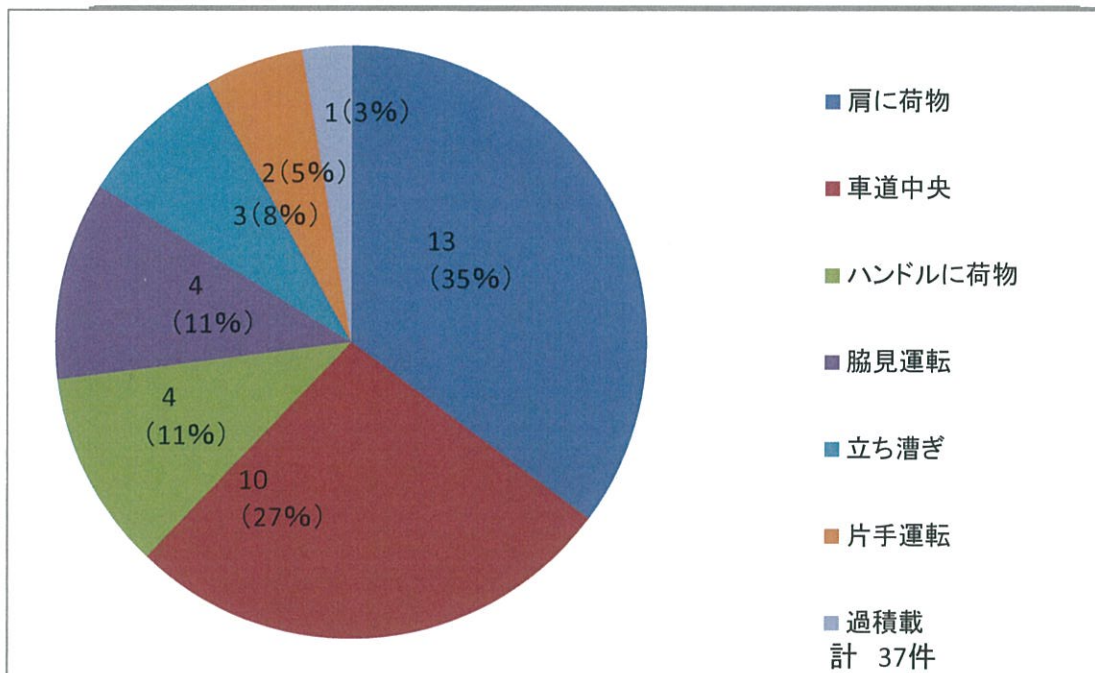


走行空間

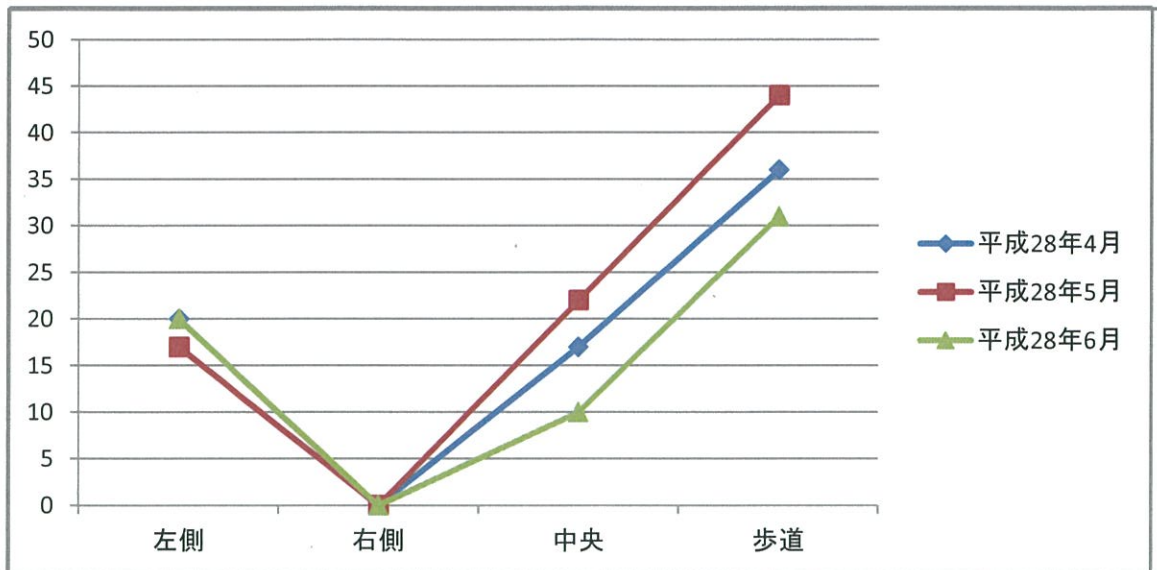
調査期間 27.6~28.6 (道路交通法改正後)



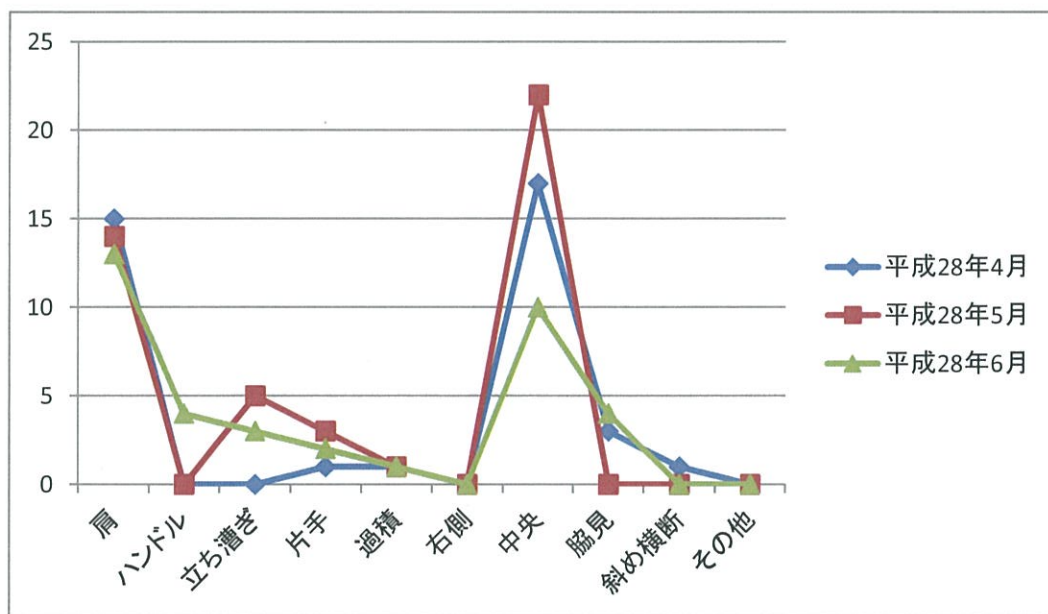
車 種



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)