

自転車利用実態定点調査票

	走行空間			乗備	雨天		危険運転行為							
	車道左側	車道右側	歩道		傘	雨衣	肩に荷物	ハンドルに荷物	片手運転	立ち漕ぎ	ハンカチ	携帯電話	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：					気温：
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、10～67%と多岐にわたるが、平均すると22%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(137件)・ハンドルに荷物(71件)・片手運転(64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(58件)・過積載(39件)・子乗せ後部席に荷物掛け(*1)(37件)・ジグザグ運転(18件)立ち漕ぎ(27件)・歩道上でのスピードの出しすぎ(41件)・脇見運転(23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29年度第7回目の調査となり、平成29年4～10月分の7ヵ月期間の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(22.1%)は、7ヵ月間中では上位で、9月(23.3%)・10月(22.1%)・6月(21.8%)・8月(21.3%)・7月(19.7%)・4月(19.6%)・5月(19.4%)の順である。
 なお、午前(21.5%)は、7ヵ月間中では上位で、9月(23.6%)・10月(21.5%)・6月(21.4%)・4月(21.3%)・8月(20.8%)・5月(19.9%)・7月(19.5%)の順である。
 また、午後(22.8%)は、7ヵ月間中では上位で、9月(23.0%)・10月(22.8%)・8月(21.9%)・6月(21.8%)・7月(20.0%)・5月(18.8%)・4月(17.9%)の順である。

- ・子乗せ自転車 今回(25.8%)は、7ヵ月間中では上位で、4月(26.2%)・9月及び10月(25.8%)・5月(25.7%)・8月(23.9%)・7月(23.4%)・6月(21.8%)の順である。
 なお、同自転車における同乗者あり(34.8%)の場合でのヘルメット着用率は、77.9%(週平均は、72～81%の範囲で推移)である。
 今回(77.9%)は、7ヵ月間中では上位で、6月(78.0%)・10月(77.9%)・9月(76.2%)・5月(74.4%)・7月(71.9%)・4月(70.5%)・8月(69.1%)の順である。

- ・電動自転車 今回(43.3%)は、7ヵ月間中では上位で、10月(43.3%)・4月(41.5%)・5月(39.8%)・9月(38.7%)・8月(38.5%)・7月(35.9%)・6月(34.9%)の順である。

- ・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]の順であり、期間中の共通項目は、全項目である。

- (違反行為を含む) 一方、下位3件別では、[立ち漕ぎ・脇見運転・ジグザグ運転]の順であり、期間中の共通項目は、立ち漕ぎである。

なお、今回も、肩に荷物・ハンドルに荷物だけで、全体(519件)の4割(208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)

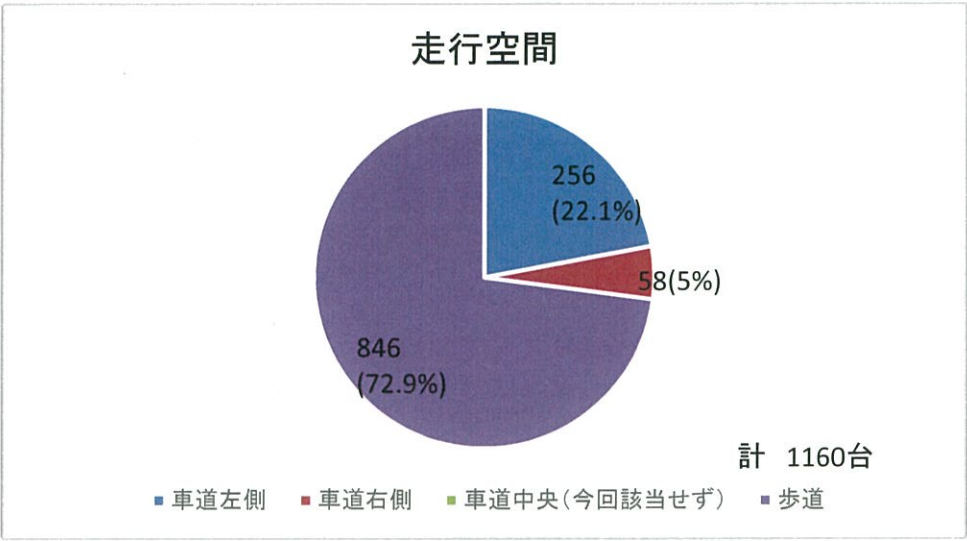
また、利用者全体(1160名)における危険運転行為(違反行為を含み519件)の比率は、割合上(*2)では、41%となっている。

*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(40件)も含まれるため

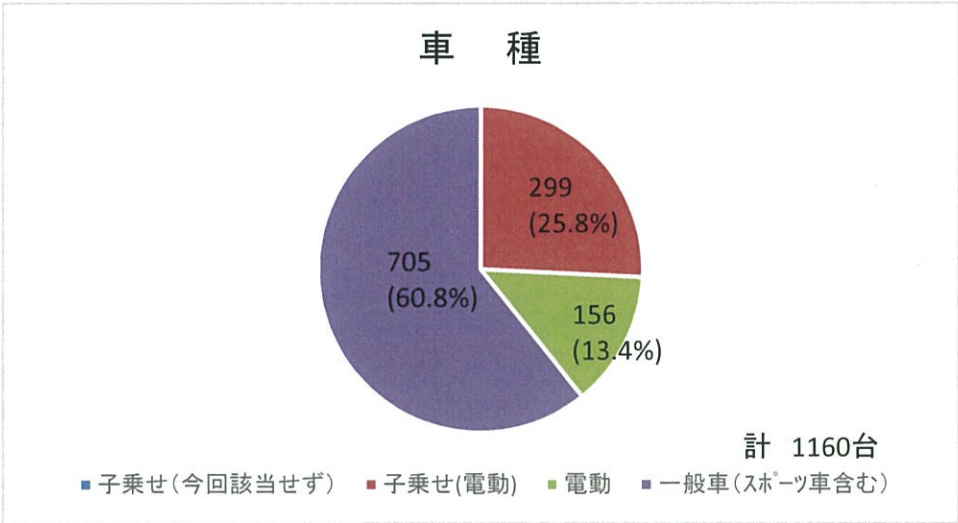
なお、現在、調査地点の近くに臨時のバス停(1年の期限付き)が設置されているため、車道右側走行者は、バス接近時において危険な状況(同様にバス側からも対向車となり危険)となるため、速やかに止めるべき行為である。

今回の雨天時のデータは、傘さし運転者(計11人)に対し、合羽着用者(計73人)で約7倍であった。

調査期間は、6日間であった。

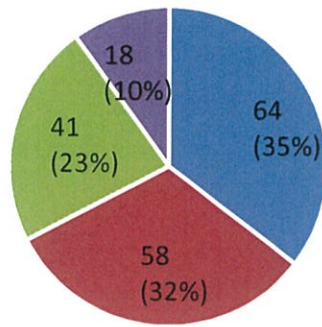


調査期間 10/2~27



調査期間 10/2~27

違反運転行為



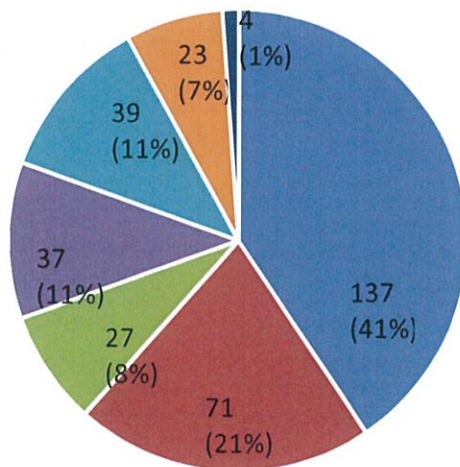
計 181件

- 片手運転 * 1
- 車道右側
- スピード出し過ぎ
- ジグザグ運転
- 斜め横断(今回該当せず)
- 車道中央(今回該当せず)

調査期間 10/2~27

* 1 内8件 携帯電話を使用中の運転

危険運転行為



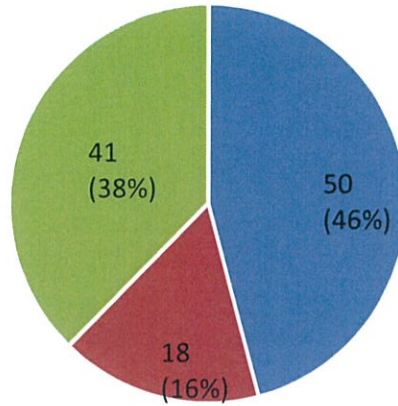
計 338件

- 肩に荷物
- ハンドルに荷物
- 立ち漕ぎ * 1
- 子乗せ後部席に荷物掛け
- 過積載
- 脇見運転
- その他

調査期間 10/2~27

* 1 比率内訳: 上り坂15・下り坂12

違反運転行為(歩道上)



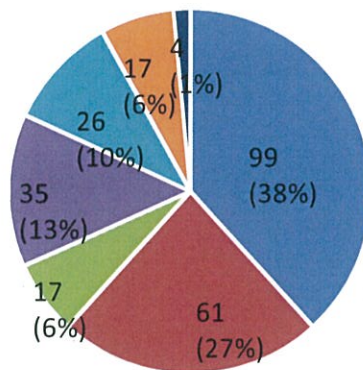
計 109件

■ 片手運転 *1 ■ ジグザグ運転 ■ スピード出し過ぎ

調査期間 10/2~27

*1 内6件 携帯電話を使用中の運転

危険運転行為(歩道上)

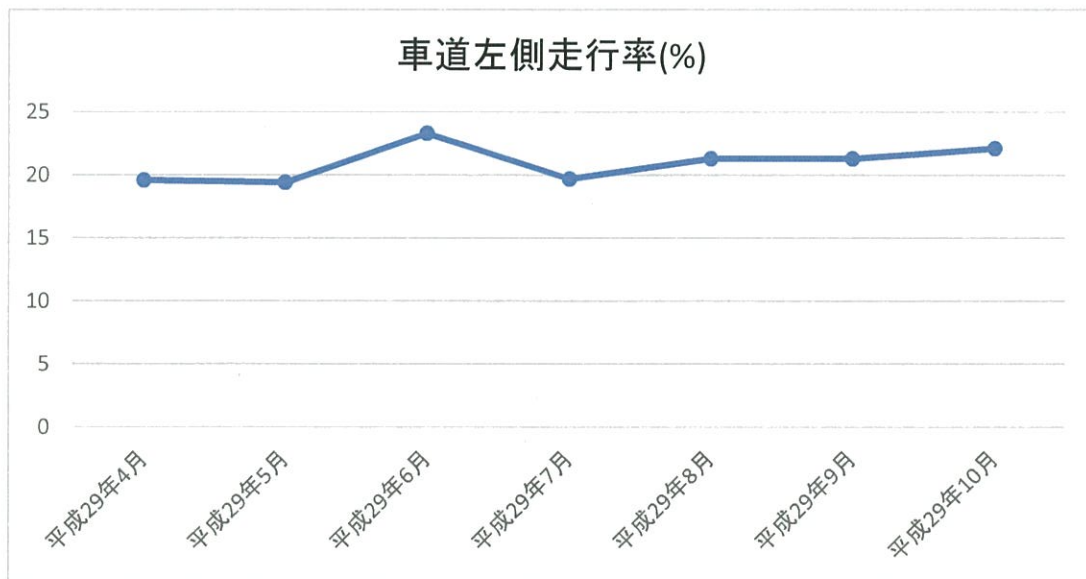
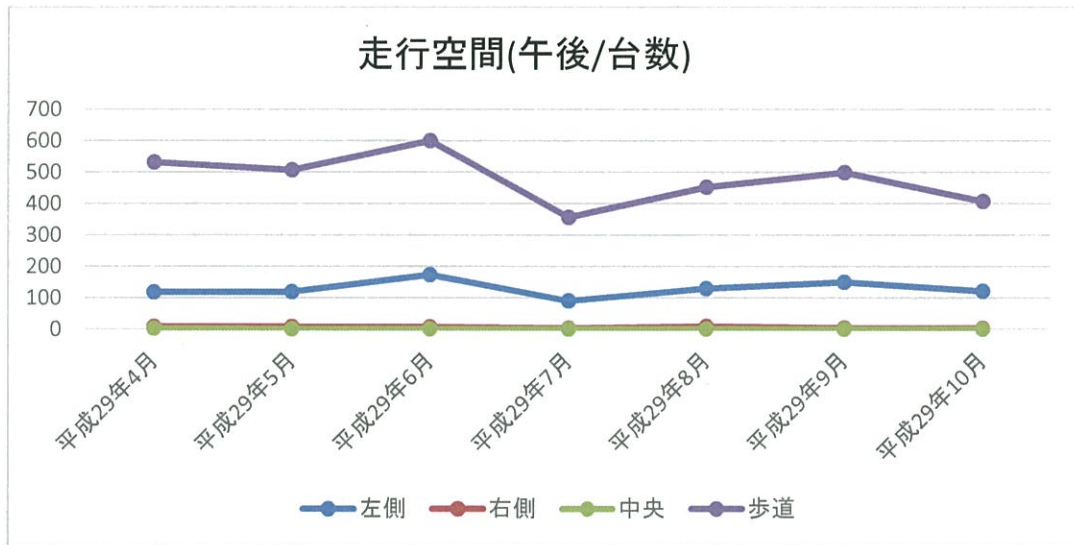
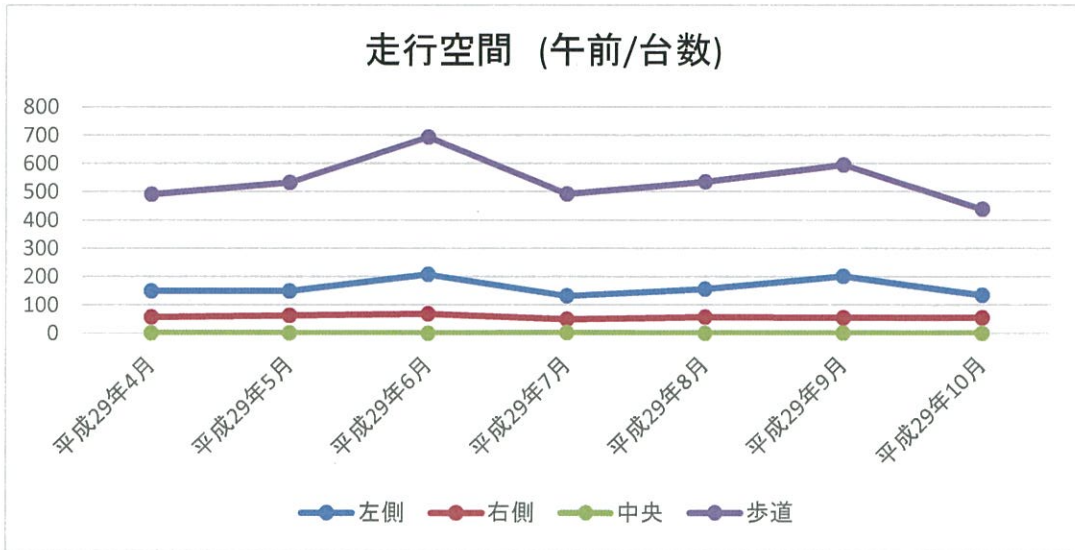


計 259件

■ 肩に荷物 ■ ハンドルに荷物 ■ 立ち漕ぎ *1
 ■ 子乗せ後部席に荷物 ■ 過積載 ■ 脇見運転
 ■ その他

調査期間 10/2~27

*1 比率内訳: 上り坂9・下り坂7



自転車利用実態定点調査報告（B地点）

平成29年11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29年10月26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表

No.	走行空間			危険		危険走行状況											
	車道左側	車道中央	歩道	危険	危険	危険走行状況	危険走行状況	危険走行状況	危険走行状況	危険走行状況	危険走行状況	危険走行状況	危険走行状況	危険走行状況	危険走行状況	危険走行状況	
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	時刻	場所	調査員
調査時間	分	秒	区	町

<調査票>

[コメント]

◎走行空間においては、車道左側走行率は、約 18%であり、また、車道中央走行率は、26%であり、依然、歩道を通行する自転車が多く、全体の 5 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(27 件)・肩に荷物(11 件)・片手運転(7 件)・立ち漕ぎ/ハンドルに荷物(各 4 件)・過積載(3 件)・子乗せ後部席に荷物掛け(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 10/27)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(18.4%)は、前回(11.5%)の 1.6 倍の水準 である。
 なお、午前 (18.7%)は、前回(12.5%)の 1.5 倍の水準である。
 また、午後 (17.9%)は、前回(8.8%)の 2 倍の水準である。

なお、午前の上り地点の白金(以下、上り地点と呼称・約 19%)は、下り地点の自転車総合ビル前(以下、下り地点と呼称・19%)と同等の水準である。

また、午後の上り地点 (18%)は、下り地点 (22%)の 8 割の水準である。

・子乗せ自転車

今回(21%)は、前回(14%)の 1.5 倍の水準

上り地点(21%)は、下り地点(25%)の 8 割の水準

なお、同自転車における同乗者あり(27%)の場合でのヘルメット着用率は、67%である。

今回(67%)は、前回(80%)の 8 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(67%)は、下り地点(90%)の 7 割の水準

・電動自転車

今回(34%)は、前回(31%)の 1.1 倍の水準である。

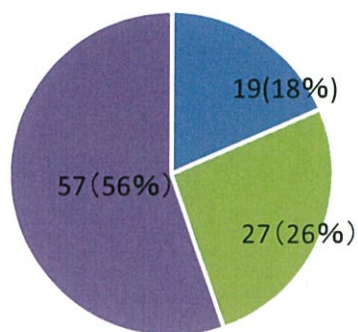
上り地点(34%)は、下り地点(36%)の 9 割の水準

・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、
(違反行為を含む) し、下り地点では [肩に荷物・ハンドルに荷物・子乗せ後部席に荷物掛け] であり、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、車道中央走行が多い理由として、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。

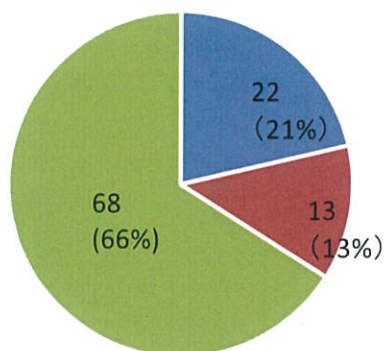
走行空間



計 103人

■ 車道左側 ■ 車道右側(今回該当せず) ■ 車道中央 ■ 歩道

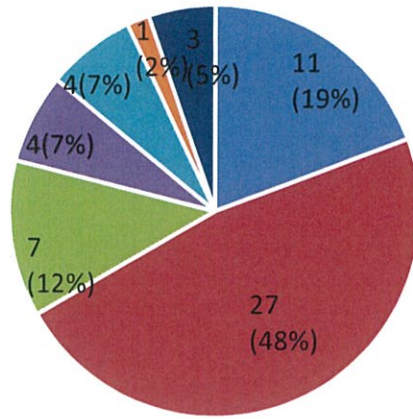
車種



計 103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)



計 57件

- 肩に荷物
- 車道中央
- 片手運転
- ハンドルに荷物
- 立ち漕ぎ
- 子乗せ後部席に荷物掛け
- 過積載

危険運転行為 (違反行為を含む)

車道左側走行率(%)

