

004

I S S N 0386-5878

土 研 資 料 第1685号

マイクロフィルム第 号

土 木 研 究 所 資 料

歩行者自転車の安全通行に関する調査研究
(その1)

昭 和 56 年 3 月

建設省土木研究所

交通安全研究室

Copyright © 1981 by P.W.R.I.

All rights reserved. No part of this book may be reproduced by any means, nor transmitted, nor translated into a machine language without the written permission of the Director of P.W.R.I.

この報告書は、土木研究所長の承認を得て刊行したものである。したがって、本報告書の全部又は一部の転載、複写は土木研究所長の承認を得ずしてこれを行ってはならない。

まえがき

近年、駅前の自転車駐車場、歩道、自転車道の整備拡充など行われているが、「バイコロジー」運動の活発化にともない自転車交通が急速に増加し、それに伴って自転車にかかわるさまざまな社会問題も生じてきている。その中でも、自転車と歩行者の混合交通を認めることによって発生している歩行者と自転車、あるいは自転車相互などの事故はその被害程度が一般に軽微であると考えられるものの、児童、老人をはじめとする多数の歩行者、自転車利用者が事故に遭遇するか又は事故に至らないまでも危険を感じていることがこれまで一部で指摘されており、無視できない問題となりつつある。現在のところ歩行者と自転車の混合交通によって生じる事故の実態についてはまだ十分に把握されていないため、当研究室において昭和54年度および昭和55年度の2箇年にわたり自転車利用者を中心に事故に対するアンケート調査を行った。本資料はこれらの調査によって得られた結果をとりまとめたもので歩行者と自転車の混合交通の総合的な安全対策を検討するための基礎データとなるものである。

交通安全研究室

室 長	満 田 喬
主任研究員	梶 太 郎
研 究 員	天 野 光 一

目 次

まえがき

1. 調査の目的	1
2. 調査の方法と内容	2
3. 自転車利用者アンケート解析結果	21
3-1 被験者の属性	21
3-2 自転車利用者の事故経験割合	21
3-3 事故経験者の属性と事故内容の関連分析	21
3-4 交通ルールの認識度合および自転車歩行者道に対する要望	23
4. 歩行者アンケート解析結果	52
4-1 被験者の属性	52
4-2 歩行者の事故経験割合	52
4-3 事故経験者の属性と事故内容の関連分析	52
4-4 交通ルールの認識度合と自転車歩行者道に対する要望	54
5. まとめと今後の課題	69
あ と が き	70
別 表	71

1. 調査の目的

近年、自転車の交通が急激に増加し、歩道上の自転車の通行が許可されたこととあいまって、自転車と歩行者の混合交通の安全性が問題視されてきている。自転車と歩行者あるいは自転車相互のトラブルは、ほとんどの場合、接触事故もしくは接触しそうになったという程度のものであり、人身事故に至っても比較的軽微なものがほとんどで、警察への届け出が行われないのが実情である。このため潜在的な危険としては存在するが、事故統計上などに表面化せず見過ごされやすい。

本調査は、街頭インタビューにより、自転車と歩行者および自転車相互の事故経験を聴取し、その事故経験者の属性などと事故との関連分析を行い、自転車歩行者道の設置基準および自転車・歩行者に対する総合的な安全対策を検討するための基礎的なデータを得ることを目的としたものである。

2. 調査の方法と内容

事故統計などに現われてこない自転車と歩行者、自転車相互の事故実態を把握するために、昭和54年度には自転車利用者を対象に、つづいて昭和55年度には自転車利用者および歩行者を対象にアンケート調査を行った。昭和55年度の自転車利用者を対象としたアンケート調査においては、人身事故、接触事故サンプルが少なかったため、別途アンケート調査を実施した。

(1) 調査場所および日時

調査場所および調査日時の選定基準としては、以下の事項を考慮した。

1) 調査場所

- i) 付近に自転車歩行者道があること。
- ii) 比較的自転車交通量が多いこと。
- iii) インタビューに適当な場所があること。

2) 調査日時

- i) 通勤・通学目的トリップを捉えるため、日曜日は除く。
- ii) 買物目的トリップを捉えるため付近の商店街、大手スーパーなどの休日は除く。

昭和54年度の調査場所、年月日などについては、表2-1、および図2-1～図2-3に示すとおりである。

昭和55年度の調査場所、年月日などについては、表2-2、および図2-4～図2-7に示すとおりである。

(2) 調査方法

昭和54年度のアンケート調査方法は、自転車駐車場において、調査員が自転車利用者に直接インタビューし、表2-3のアンケート用紙に書き込む方法によった。

昭和55年度の自転車アンケートその1および自転車アンケートその2については主に自転車駐車場において調査員が自転車利用者に直接インタビューし、表2-4、表2-5のアンケート用紙に書き込む方法を取り、また歩行者に対しては駅前広場において調査員が直接インタビューし、表2-6のアンケート用紙に書き込む方法をとった。

表 2 - 1 調査場所・年月日などの基本事項

* 地点 番号	調 査 場 所	調査年月日	調 査 時 間	天 候	調査員数
①	東京都 江東区亀戸 国鉄亀戸 駅周辺	S 55. 2. 20 (水)	午後 2:00~6:30	晴れのちくもり	8名
②	東京都 小平市西武新宿線 花小金井駅周辺	S 55. 3. 4 (火)	午後 2:00~7:30	くもり	8名

注) *地点番号は図 4. 1 の番号に対応する。

表 2 - 2 調査場所・年月・日時の基本事項

アンケート 地点	注1) 自転車アンケートその1		注2) 自転車アンケートその2		歩行者アンケート	
	調査年月日	サンプル数(人)	調査年月日	サンプル数(人)	調査年月日	サンプル数(人)
新 小 岩	S 55. 8. 8 (金)	222	S 55 8. 9 (土)	64	S 55 8. 11 (月)	120
柏	7. 28 (月) 29 (火) 30 (水)	251	8. 7 (木)	42	8. 5 (火)	109
市 川	8. 14 (木)	243	8. 15 (金)	76	9. 2 (木)	116

注1 ; 事故経験のない人にも属性・要望等を聞く全サンプル調査。

注2 ; 人身事故、接触事故経験者のみを対象とする調査。

自転車・歩行者混合交通の安全性に関する意識調査原票 NO. 調査員

☑ 基本事項

1 調査日時 天候

昭和55年 月 日 曜日 午後 時 分天候

2. 調査地 点

東京都小平市西武新宿線 花小金井駅前

☑ 被験者の属性

3. 性別・年齢

 男性 女性

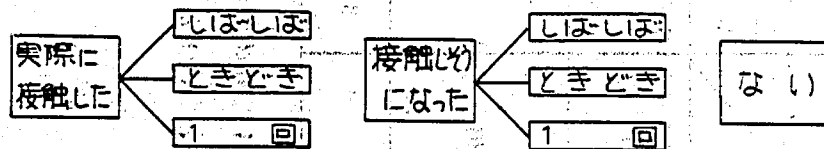
10才未満	10~14才	15~19才	20~29才
30~39才	40~49才	50~59才	60才以上

4. 自転車の主たる用途は何ですか。

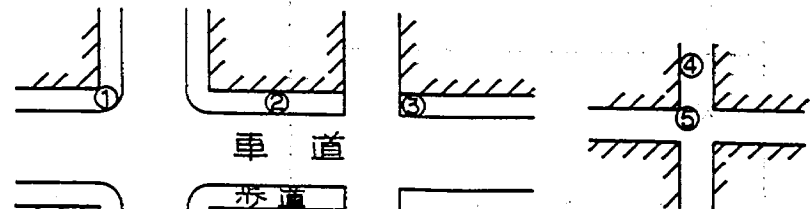
5. 自転車の利用頻度は 何回位ですか。

 回/週

☑ 安全性

6. 自転車に乗っていて 歩行者あるいは自転車と接触したり
接触しそうになったことがありますか。

7. それは どんな 場所でしたか。



* 多摩湖自転車歩行者道

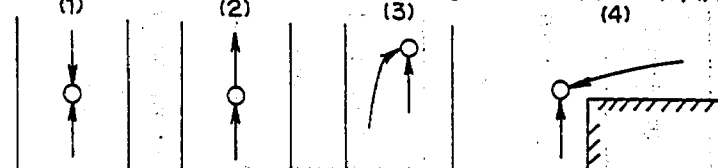
8. その時 本人あるいは相手がけがをしましたか。

 しなかった した

本人

相手

9. それは どのようにして 起こりましたか。(原因とその状態)



正面衝突

追突

急な方向転換

出会いがしの衝突

10. 時間帯はいつ頃でしたか。

 朝 昼 夕 夜

11. 季節はいつ頃でしたか。

 春 夏 秋 冬

12. 当時の混雑状況はどうでしたか。

 非常に混雑していた やや混雑していた すたてていた

☑ 自転車歩行者道に対する要望はごぞいますか。

注)*多摩湖自転車道に関する質問は、必ずでは行われなかった。

ॐ

☒ 被験者の属性

1. 性別

1 男性	2 女性
------	------
2. 年齢

1 10才未満	2 10~14	3 15~19	4 20~29	5 30~39	6 40~49	7 50~59	8 60才以上
---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------
3. 自転車の主な目的

1 通勤	2 通学	3 買物	4 商用	5 娯楽	6 その他
------	------	------	------	------	-------
4. 自転車の車種

1 実用車	2 軽快車	3 ミニサイクル	4 スポーツ車
-------	-------	----------	---------
5. 運転免許証の有無 (原動機付自転車および自動車免許)
- | | |
|------|------|
| 1 あり | 2 なし |
|------|------|
6. 自転車の利用頻度

1 毎日	2 1日おき	3 お利乗うない
------	--------	----------

☒ 安全性について

このために、最近5年以内 自転車に乗って 歩行者あるいは自
 転車と接触したり、接触しそうになったことがありますか。

7. 実際に接触した

1	はが	2	なし
---	----	---	----
8. 接触時の自転車の主たる目的

1	通勤	2	通学	3	買物	4	商用	5	切迫	6	その他
---	----	---	----	---	----	---	----	---	----	---	-----
9. 接触時の相手

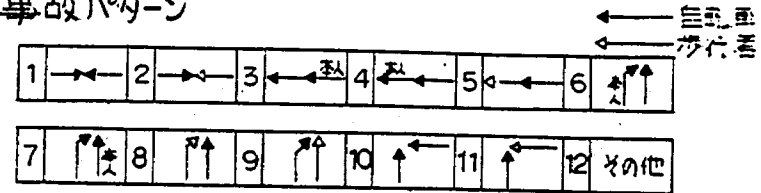
1	自転車	2	歩行者
---	-----	---	-----
10. 接触時に本人あるいは相手が11がをしたか。

1	何も 相手はか	2	本人だけか	3	相手がだけ	4	なし
---	------------	---	-------	---	-------	---	----
- ・ 11がをした人のみ11、12へ
- 怪我の症状
11.

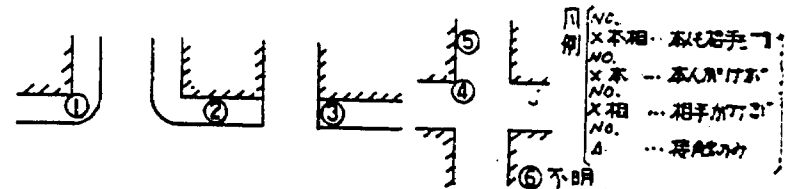
本人	1	受傷	2	擦傷	3	打撲	4	骨折	5	切断	6	脱臼	7	捻挫	8	打ちうち	9	その他
----	---	----	---	----	---	----	---	----	---	----	---	----	---	----	---	------	---	-----
12.

相手	11	受傷	12	擦傷	13	打撲	14	骨折	15	切断	16	脱臼	17	捻挫	18	打ちうち	19	その他
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	------	----	-----

13. 事故パターン



14. 事故発生場所 (1/1,600 の図面にも記入)



15. 時間帯 1 朝 2 昼 3 夕 4 夜 5 不明
16. 混雑状況 1 非常時に
混んでいた 2 やや
混んでいた 3 ずいぶん混んでいた 4 不明
17. 天候 1 晴れ 2 くもり 3 雨 4 雪 5 不明
18. 傷害事故の警察への届け出 1 した 2 しなかった
- ※ 事故の原因を図式で説明せよ。
19. 接触しうになった
20. 接触しうになった場所
(14と同様 EEし 1/1,600 図面上の凡例 ○^{NO.})
21. 接触しうになった状況
(13と同様)
22. 時間帯 1 朝 2 昼 3 夕 4 夜 5 不明
23. 混雑状況 1 非常時に
混んでいた 2 やや
混んでいた 3 ずいぶん混んでいた 4 不明
24. 天候 1 晴れ 2 くもり 3 雨 4 雪 5 不明
- ※ 事故の原因を図式で説明せよ。

25.

単独事故を起こした

26. 起こした場所

(14と同様、Eでし 1/1,600 の区間上の区間)

27. 時間帯

1 朝	2 昼	3 夕	4 夜	5 不明
-----	-----	-----	-----	------

28. 混雑状況

1 非常に混雑	2 混雑	3 やや混雑	4 不明
---------	------	--------	------

29. 天候

1 晴れ	2 くもり	3 雨	4 雪	5 不明
------	-------	-----	-----	------

※ 事故の原因を区式で説明せよ。

30.

ない

交通ルールの認識度合

道を自転車でする場合、主に歩道のどちら側を歩きますか。

1 車道側	2 歩道と車道の間に	3 関係ない
-------	------------	--------

自転車歩行者道に対する要望

図 この付近で、特に危険と思われる場所

表2-5 自転車用アンケート その2

☒ 被験者の属性

1. 性別 ☐ 1 男性 ☐ 2 女性
2. 年齢 ☐ 1 10才未満 ☐ 2 10~14 ☐ 3 15~19 ☐ 4 20~29 ☐ 5 30~39 ☐ 6 40~49 ☐ 7 50~59 ☐ 8 60才以上
3. 自転車の主たる目的
☐ 1 通勤 ☐ 2 通学 ☐ 3 買物 ☐ 4 商用 ☐ 5 娯楽 ☐ 6 その他
4. 自転車の車種 ☐ 1 実用車 ☐ 2 軽快車 ☐ 3 ミニバイク ☐ 4 スポーツ車
5. 運転免許証の有無 (原動機付自転車及び自動車免許)
☐ 1 あり ☐ 2 なし
6. 自転車の利用頻度 ☐ 1 毎日 ☐ 2 1日おき ☐ 3 あり乗らない

☒ 安全性について

このあたりで、最近5年以内 自転車で乗って 歩行者あるいは自転車と接触したり、接触しそうになったことがありますか。

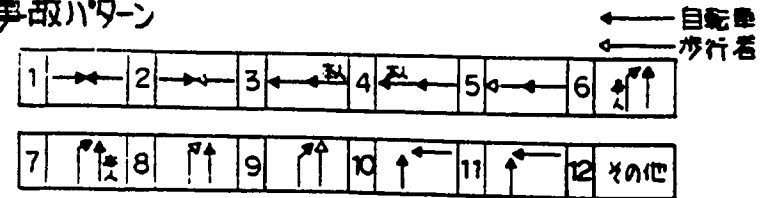
7. 実際に接触した ☐ 1 あり ☐ 2 なし
8. 接触時の自転車の主たる目的
☐ 1 通勤 ☐ 2 通学 ☐ 3 買物 ☐ 4 商用 ☐ 5 娯楽 ☐ 6 その他
9. 接触時の相手 ☐ 1 自転車 ☐ 2 歩行者
10. 接触時に本人あるいは相手がけがをしたか。
☐ 1 本人けが ☐ 2 本人けが加 ☐ 3 相手けが加 ☐ 4 なし

けがをした人のみ11.12へ

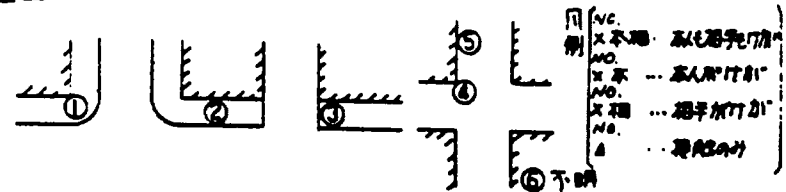
怪我の症状

11. 本人 ☐ 1 擦傷 ☐ 2 割傷 ☐ 3 打撲 ☐ 4 骨折 ☐ 5 切創 ☐ 6 脱臼 ☐ 7 捻挫 ☐ 8 打ち傷 ☐ 9 その他 ☐ 10 不明
12. 相手 ☐ 11 擦傷 ☐ 12 割傷 ☐ 13 打撲 ☐ 14 骨折 ☐ 15 切創 ☐ 16 脱臼 ☐ 17 捻挫 ☐ 18 打ち傷 ☐ 19 その他 ☐ 20 不明

13. 事故パターン



14. 事故発生場所 (1/1,600の図面にも記入)



15. 時間帯 ☐ 1 朝 ☐ 2 昼 ☐ 3 夕 ☐ 4 夜 ☐ 5 不明
16. 混雑状況 ☐ 1 混雑 ☐ 2 やや混雑 ☐ 3 静か ☐ 4 不明
17. 天候 ☐ 1 晴れ ☐ 2 くもり ☐ 3 雨 ☐ 4 雪 ☐ 5 不明
18. 傷害事故の警察への届け出 ☐ 1 した ☐ 2 しなかった

※ 事故の原因を図式で説明せよ。

☒ 自転車・歩行者道に対する要望

表2-6 歩行者用アンケート

Ⅲ 被験者の属性

- 性別

1	男性	2	女性
---	----	---	----
- 年令

1	10以下	2	10~14	3	15~19	4	20~29	5	30~39	6	40~49	7	50~59	8	60以上
---	------	---	-------	---	-------	---	-------	---	-------	---	-------	---	-------	---	------
- 自分が使用できる自転車を持っていますか。

1	あり	2	なし
---	----	---	----
- 運転免許証の有無(原動機付自転車 おび 自動車免許)

1	あり	2	なし
---	----	---	----

Ⅳ 安全性について

このあたりで、最近5年以内、歩行中 自転車と接触したり
接触しそうになったことがありますか。

- | | | | | |
|---------|---|----|---|----|
| 実際に接触した | 1 | なし | 2 | 2度 |
|---------|---|----|---|----|
- 接触時の歩行の主たる目的

1	通勤	2	通学	3	買物	4	商用	5	散歩	6	その他
---	----	---	----	---	----	---	----	---	----	---	-----
- 接触時に本人あるいは相手がけがをしたか。

1	本人がけが	2	本人がけが	3	相手がけが	4	なし
---	-------	---	-------	---	-------	---	----

・けがをした人のみ 8, 9 へ

怪我の症状

- 本人

1	顔	2	頭	3	顔	4	鼻	5	口	6	喉	7	肩	8	腕	9	手	10	足	11	その他	12	不明
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	---	----	-----	----	----
- 相手

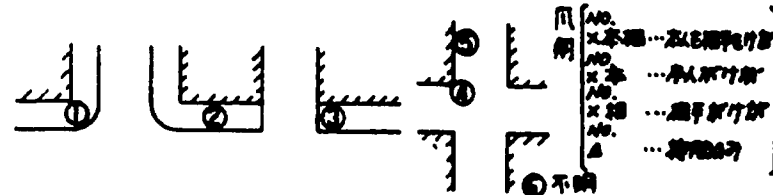
1	顔	2	頭	3	顔	4	鼻	5	口	6	喉	7	肩	8	腕	9	手	10	足	11	その他	12	不明
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	---	----	-----	----	----

10. 事故パターン

- | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-----|
| 1 | → | 2 | ← | 3 | ← | 4 | ↑ | 5 | ↑ | 6 | ↑ | 7 | その他 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-----|

← 自転車
← 歩行者

11. 事故発生場所 (1/1,600 の図面にも記入)



- 時間帯

1	朝	2	昼	3	夕	4	夜	5	不明
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----
- 混雑状況

1	非常に混雑	2	混雑	3	やや混雑	4	不明
---	-------	---	----	---	------	---	----
- 天候

1	晴れ	2	曇り	3	雨	4	雪	5	不明
---	----	---	----	---	---	---	---	---	----
- 傷害事故の警察への届け出

1	した	2	しなかった
---	----	---	-------
- 接触しそうになった ※事故の原因を図式で説明せよ。
- 接触しそうになった場所
(11. と同様、ただし 1/1,600 の図面上の凡例 ○)

- 接触しそうになった状況 (10. と同様)
- 時間帯

1	朝	2	昼	3	夕	4	夜	5	不明
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----
- 混雑状況

1	非常に混雑	2	混雑	3	やや混雑	4	不明
---	-------	---	----	---	------	---	----
- 天候

1	晴れ	2	曇り	3	雨	4	雪	5	不明
---	----	---	----	---	---	---	---	---	----

Ⅴ 交通ルールの認識度含

- 自転車の走行のできる歩道で、歩行する場合、主に歩道のどちら側を歩行するか。

1	歩道側	2	歩道と反対側	3	関係ない
---	-----	---	--------	---	------

Ⅵ 自転車・歩行者道に対する要望

- この付近を、特に危険と思われる場所

表2-6のつづき 歩行者用アンケート

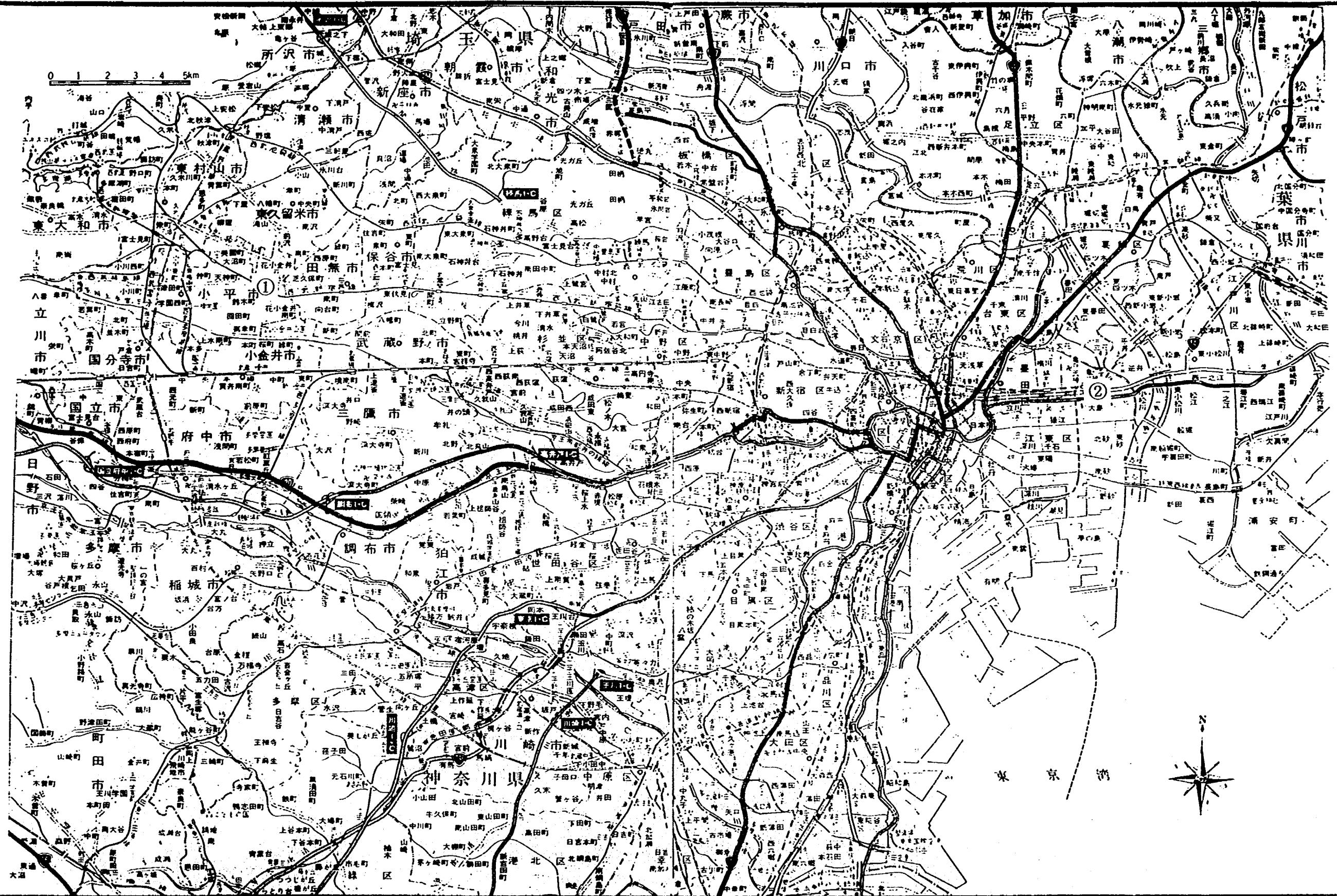
☒ 交通ルールの認識度合

28. 自転車の走行のできる歩道で、歩行する場合、主に歩道のどちら側を歩行するか。

1	歩道側	2	歩道と反対側	3	関係ない
---	-----	---	--------	---	------

☒ 自転車・歩行者 道に対する要望

☒ この付近を特に危険と思われる場所



- ① 江戸区亀戸国鉄亀戸駅前
- ② 小平市花小金井西武新宿線花小金井駅前

図2-1 アンケート調査地点位置図

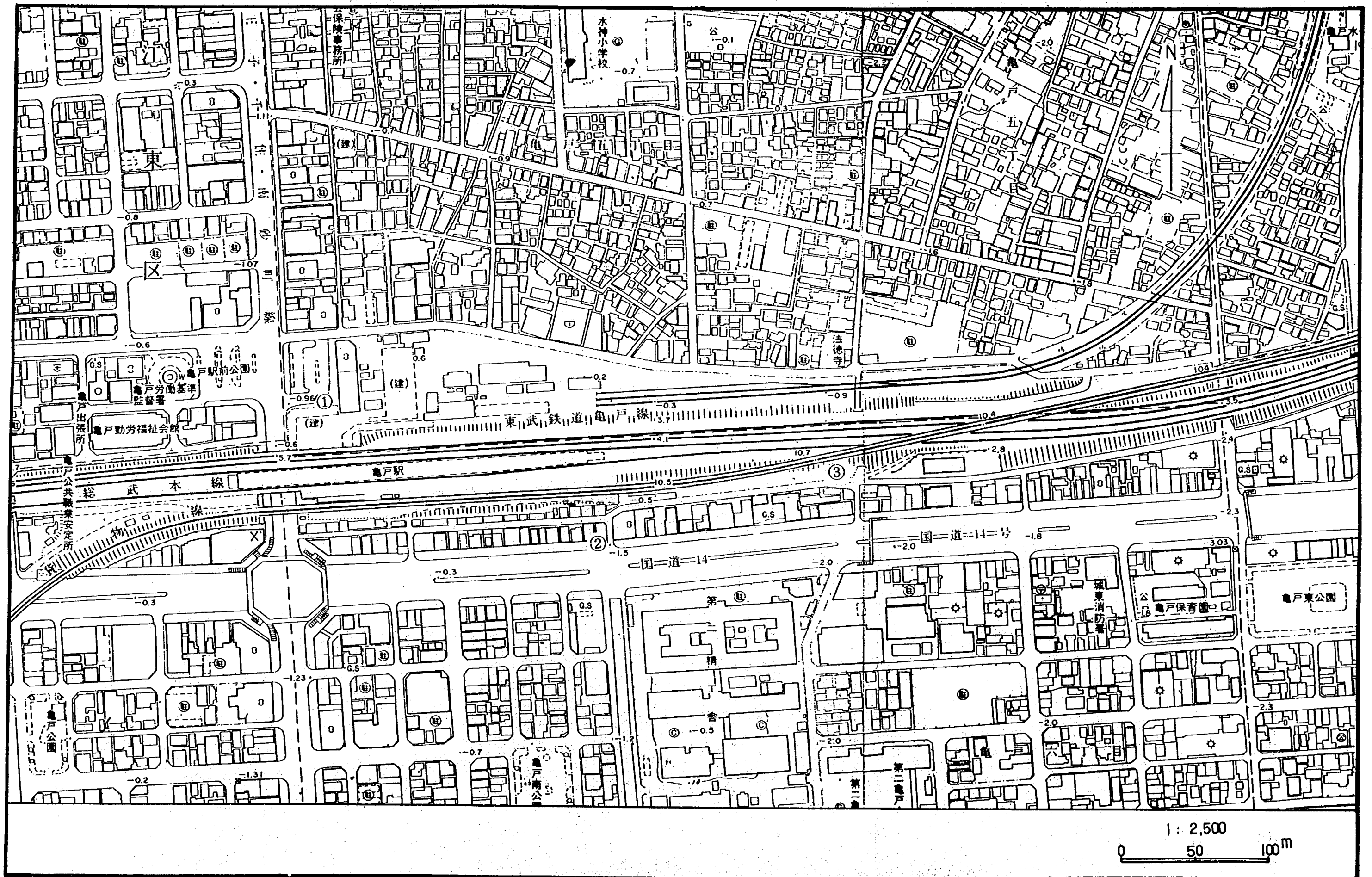


図2-2 自転車利用者のアンケート調査地点位置図（江東区亀戸）

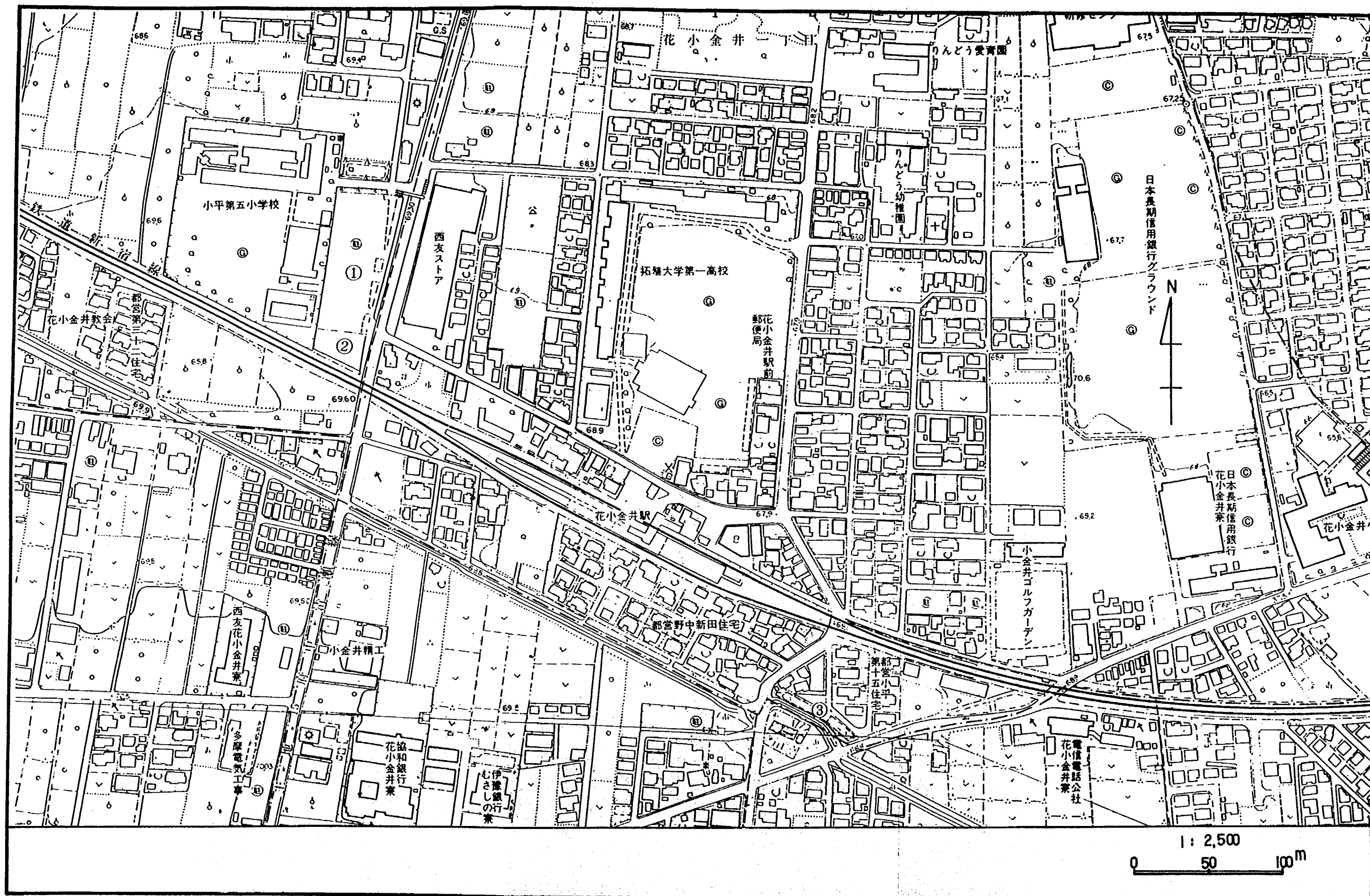


図2-3 自転車利用者のアンケート調査地点位置図(小平市花小金井)



- ① 東京都 飾区新小岩国鉄新小岩駅
- ② 千葉県柏市国鉄柏駅前
- ③ 千葉県市川市国鉄市川駅前

図2-4 アンケート調査地点位置図

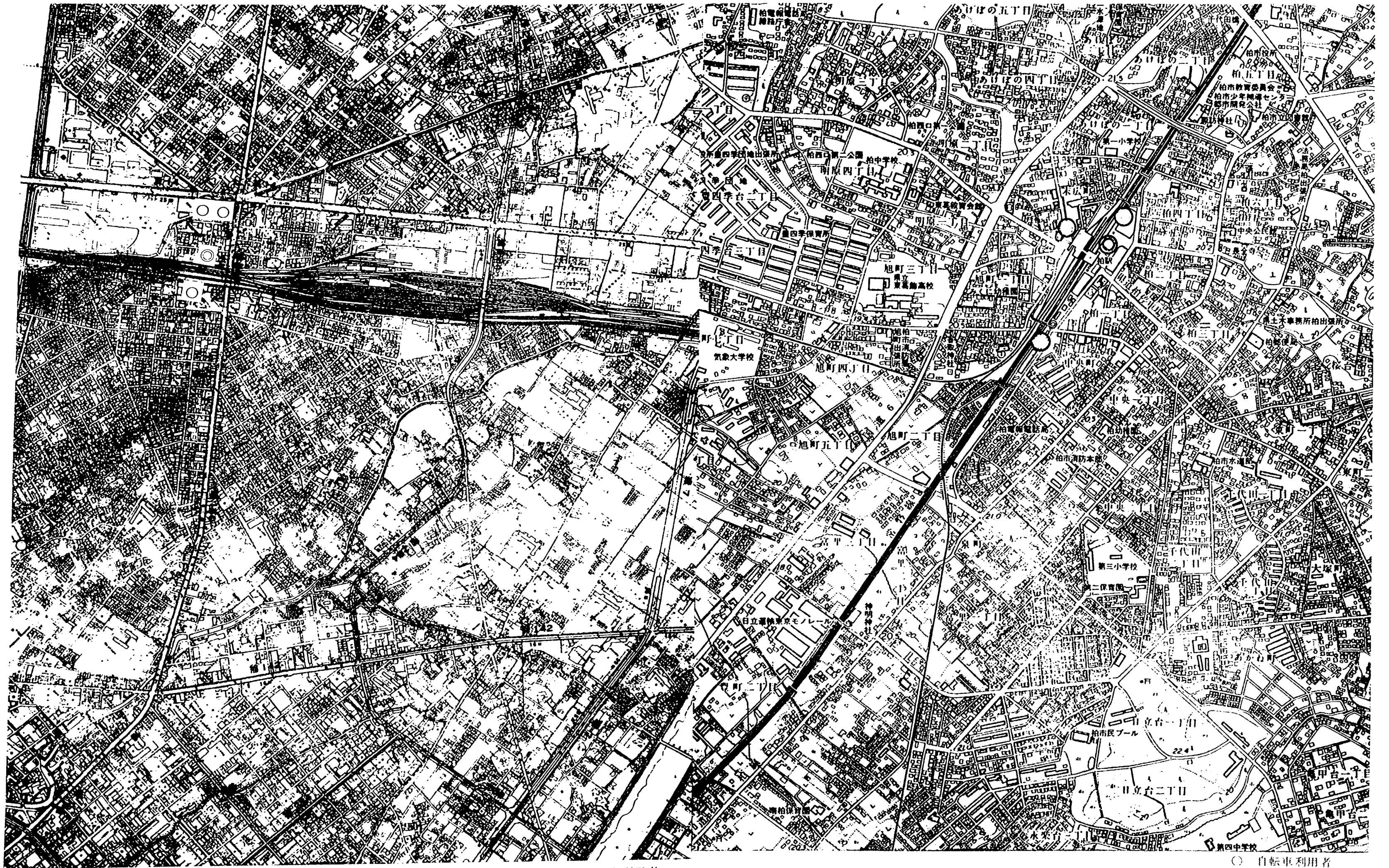


図2-5 新小岩のアンケート調査地点位置図

○ 自転車利用者
◎ 歩行者

図2-6 柏のアンケート調査地点位置図

○ 自転車利用者
◎ 歩行者

3. 自転車利用者アンケート解析結果

3-1 被験者の属性

(1) 性別・年齢構成

性別年齢構成については、地区別に分けると表3-1および図3-1に示すとおりである。

昭和54年度の国鉄亀戸駅前での調査では、午後6時30分に調査を終了したため、帰宅時間の比較的遅い20代30代の男性サンプル数が若干少なかった。また15才～19才の男性サンプル数が多いのは実際に利用者が多かったことと、拒否率が低かったことによるものである。

また、西武花小金井駅前の調査では花小金井が都心からほぼ1時間の距離にあり、帰宅時の通勤トリップを知るため、午後7時まで調査を行った。西友ストア前自転車駐車場では買物目的利用者の出入りが激しく、全般的に女性のサンプルが多くなっている。20代のサンプル数が少ないのは亀戸の場合と同様に帰宅時間が7時以降に集中するためである。

昭和55年度の自転車利用者アンケート調査その1^{注1)}においては次のことがわかる。

まず性別では、新小岩、柏で男性が多く、市川では女性が多くなっている。

年齢構成では、3地点とも前年度と同様に15～19才の占める割合が高かったが、これは調査期間が夏休み中であつたためである。

(2) 被験者の性別利用目的構成

自転車の主な利用目的構成は、図3-2および表3-2に示すとおりである。

昭和54年度、および55年度の調査とも自転車の主な利用目的は通勤、通学、買物であつて、商用、レクリエーション(昭和54年度はレクリエーションの項はなし)は少ない。

注1) 全サンプル調査

3-2 自転車利用者の事故経験割合

アンケートを行った自転車利用者のうち、「人身事故」、「接触事故」、「接触しそうになった」、「単独事故」の経験のあるサンプルの割合を図3-3に示す。ただし、それぞれの事故の定義は表3-3に示すとおりである。

3-3 事故経験者の属性と、事故内容の関連分析

「人身事故」、「接触事故」、「接触しそうになった」、「単独事故」などの事故経験者の属性および事故内容を表3-4に示すような項目について分析を行った。

これらの分析について、昭和55年度調査については、主に全サンプル調査の自転車利用者アンケート調査その1を主体に行った。ただし、人身事故、接触事故の事故内容に関する分析においては、自転車利用者アンケート調査その1だけのサンプルでは少ないため、自転車利用者アンケート調査その2で得られた

サンプルを加えて分析を行った。

① 性別構成

事故経験者の性別構成を表3-5に示す。事故の発生状況は性別によって特に大きな差は認められない。

② 年齢構成

事故経験者の性別構成を表3-6に示す。100人当りの事故経験者の割合をみると新小岩の「接触しそうになった」および柏の「人身事故」を除けば19才以下における事故経験者の割合が高く、若年層に事故が多いことが分かる。

③ 利用目的構成

事故経験者の利用目的構成を表3-7に示す。概観すると、通勤、通学の定常的な利用目的において事故経験者の割合が多い。しかし花小金の「接触しそうになった」、新小岩の「接触事故」などのサンプルにおいて買物目的の事故経験者の割合が多い。全体的な傾向としては、事故の程度は軽微で買物目的の事故経験者が多いようである。

④ 自転車の車種構成

昭和55年度に行った事故経験者の自転車の車種構成を表3-8に示す。

ただし、自転車の車種についてのインタビューは昭和54年度は行わなかった。自転車の車種構成については特に目立った特徴は見受けられない。

⑤ 運転免許証の有無

事故経験者の運転免許証の有無について表3-9に示す。ただし、運転免許証の有無についてのインタビューは、昭和54年度は行わなかった。免許のない人に事故経験者が多く、交通ルールに関する知識が自転車の事故防止に好影響を与えているようである。

⑥ 自転車の利用頻度構成

事故経験者の自転車の利用頻度構成について表3-10に示す。利用頻度に関するインタビューについては、昭和54年度の調査では人身事故経験者のサンプルについてのみ行っている。人身事故経験者のサンプルについては利用頻度が高いほど事故経験者が多くなる傾向が認められる。

⑦ 事故パターンの構成

事故パターンの構成について図3-4～図3-6に示す。

人身事故パターンについては自転車相互の出会い頭の事故が多い。事故の程度が軽微になるにつれ自転車対歩行者の割合が増加している。

⑧ 事故発生場所の構成

事故発生場所の構成について図3-7～3-10に示す。

裏通りの交差点において事故の発生している割合が多い。

⑨ 事故の警察への届け出

この項目は昭和55年度の人身事故経験者にのみインタビューを行なった。

人身事故経験者について、警察への届け出の有無について調査した結果が表3-11に示すものである。

本人または相手が怪我をした人身事故件数は新小岩で47件、柏で15件、市川で39件となっているが、そのうち、警察へ届け出たものは、それぞれわずか2件、1件、3件となっており、事故統計などの資料に表面化してくる人身事故が大変少ないことが分かる。

⑩ 時間帯構成

事故の起った時間帯構成について図3-11～図3-14に示す。

事故の起った時間帯についてはやはり交通量が多い夕方が卓越している。

⑪ 混雑状況構成

事故当時の道路混雑状況構成について図3-15～図3-18に示す。

「人身事故」と「単独事故」については比較的交通量の少ない時刻に多く「接触事故」、および「接触しそうになった」ものについてはやや混雑している時刻に多く、すいている時刻の方が重大事故に至る可能性が高いと思われる。

⑫ 天候状態の構成

事故当時の天候状態の構成について、図3-19～図3-22に示す。

晴れのときに事故を起こす割合が多いが、それは自転車交通量が晴れのときに圧倒的に多いことによるものと考えられる。

⑬ 単独事故の事故発生状況(昭和55年度の調査のみ)

表3-12は、単独事故経験者の事故発生状況についてとりまとめたものである。

これによると、道路構造、占有物件、天候などに起因する事故が主となっており、1)道路構造では、路面の整備不良(砂利道、水溜り等)、歩道と車道の段差によるもの、2)占有物件では、歩道上の電柱、看板などとの接触によるもの、3)天候では、路面凍結によるものがあげられている。

3-4 交通ルールの認識度合および自転車歩行者道に対する要望(昭和55年度の調査のみ)

(1) 交通ルールの認識度合

表3-13は交通ルールの認識度合を自転車利用者の自転車歩行者道上の走行位置^{注2)}でみたものである。

これによると、約半数が走行位置に関係なく自転車歩行者道上を走行し、また法令を守っているものは200～400%である。

(2) 自転車歩行者道に対する要望

自転車歩行者道に対する要望についてとりまとめたのが表3-14である。

これによると「歩道が狭い」、「自転車と歩行者の分離」など現在の自転車歩行者道の幅員の狭さをあげているものが最も多く、そのほか歩道上の電柱、商品(商店の前の歩道に並べられている商品)などの占有物件、および車道と歩道の段差の不快さをあげている。

注2) 走行位置は、法令で自転車走行の場合は車道側を走行することが義務づけられている。

交通安全施設に関するものではカーブミラー、自転車と歩行者の分離のためのレーンマークおよび照明設備などが要望されている。

また、交通ルールに関しては歩行者の並列歩行や自転車の高速走行に対する規制が望まれている。その他、自転車駐車場の整備となっている。

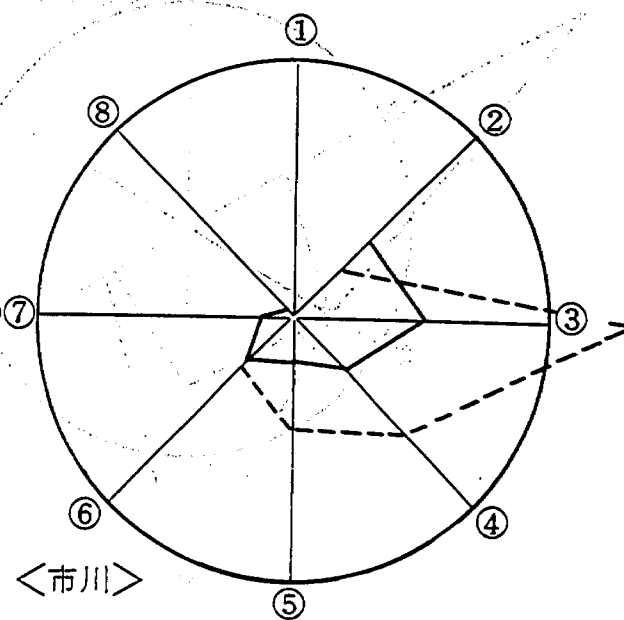
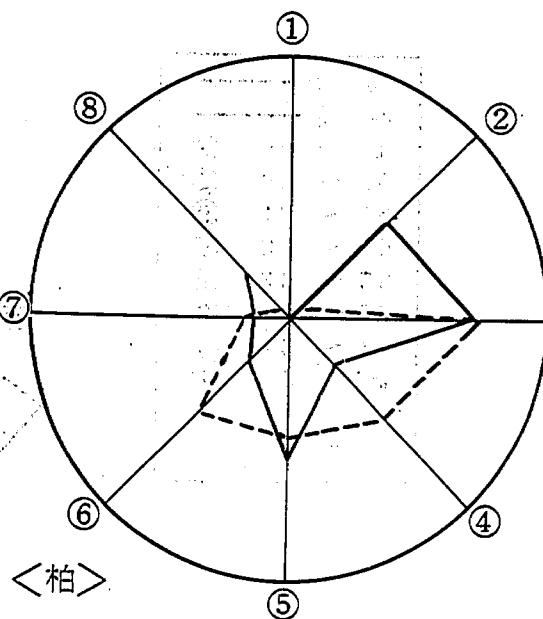
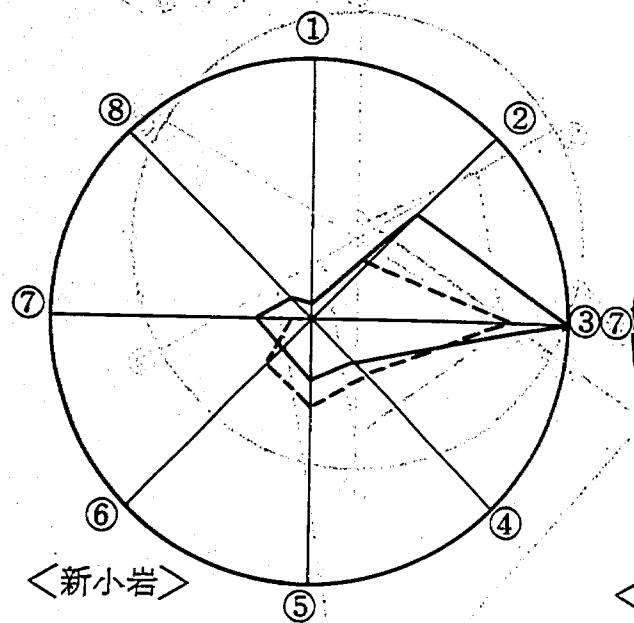
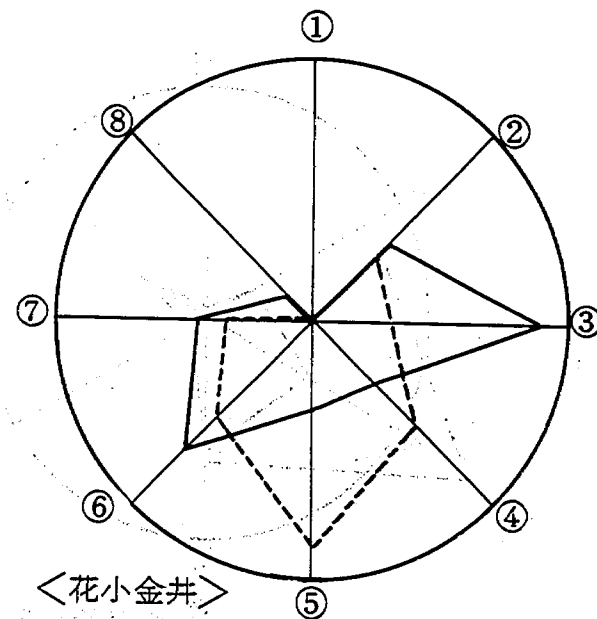
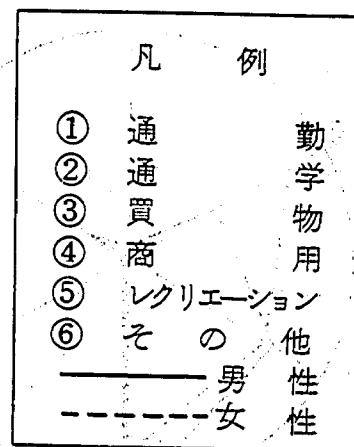
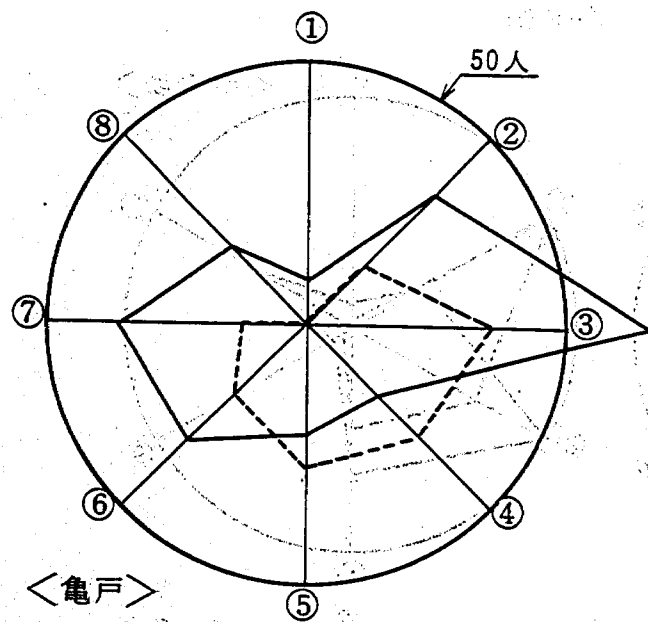


図 3-1 被験者の性別年齢構成

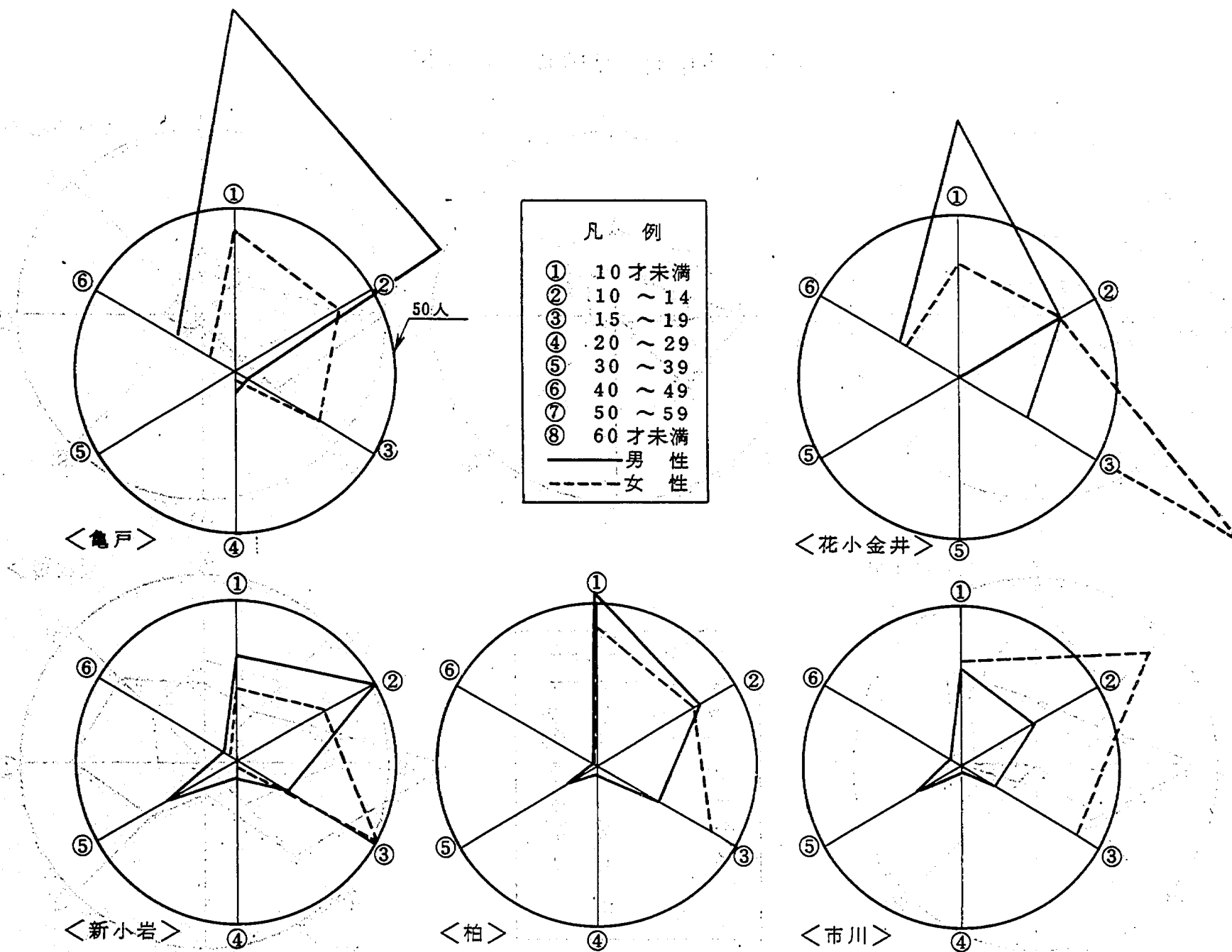
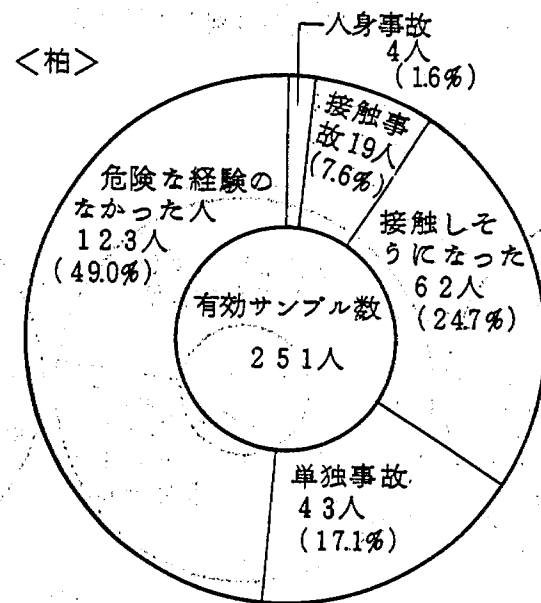
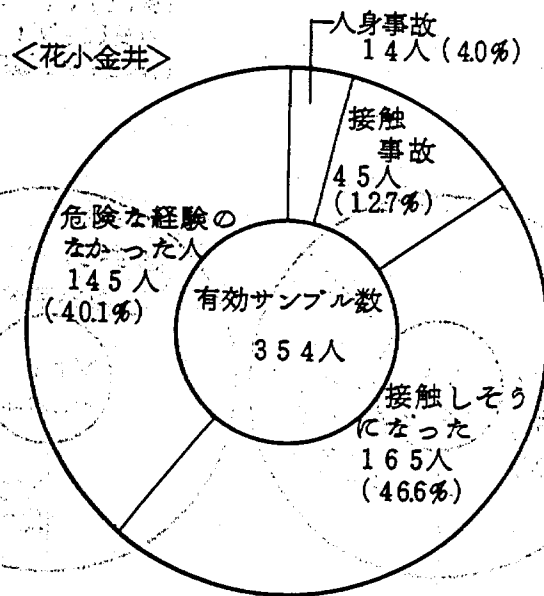
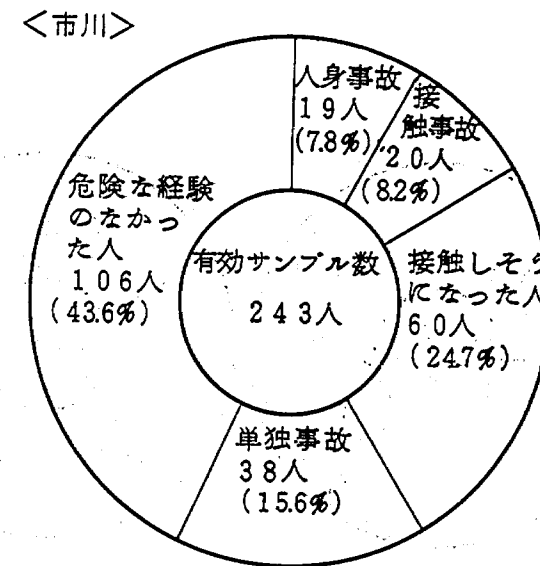
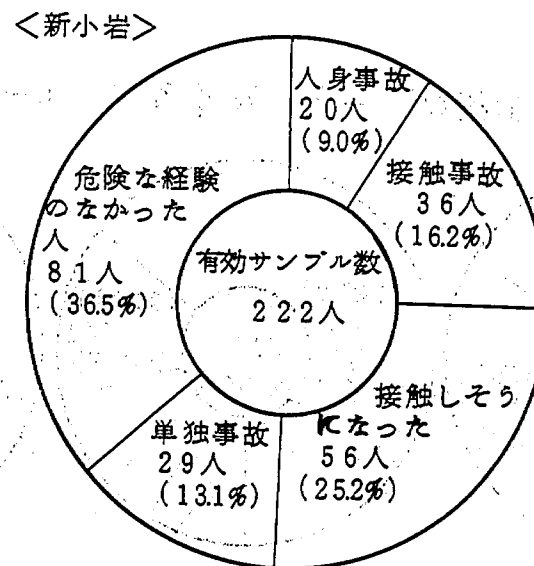
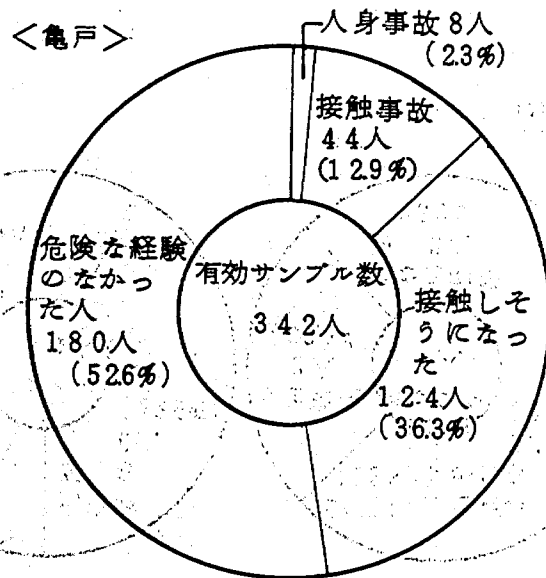


図 3-2 被験者の性別自転車利用目的構成



注1; ()内の数字は該当するサンプル数の有効サンプル数に対する割合である。

図3-3 自転車利用者の事故経験割合

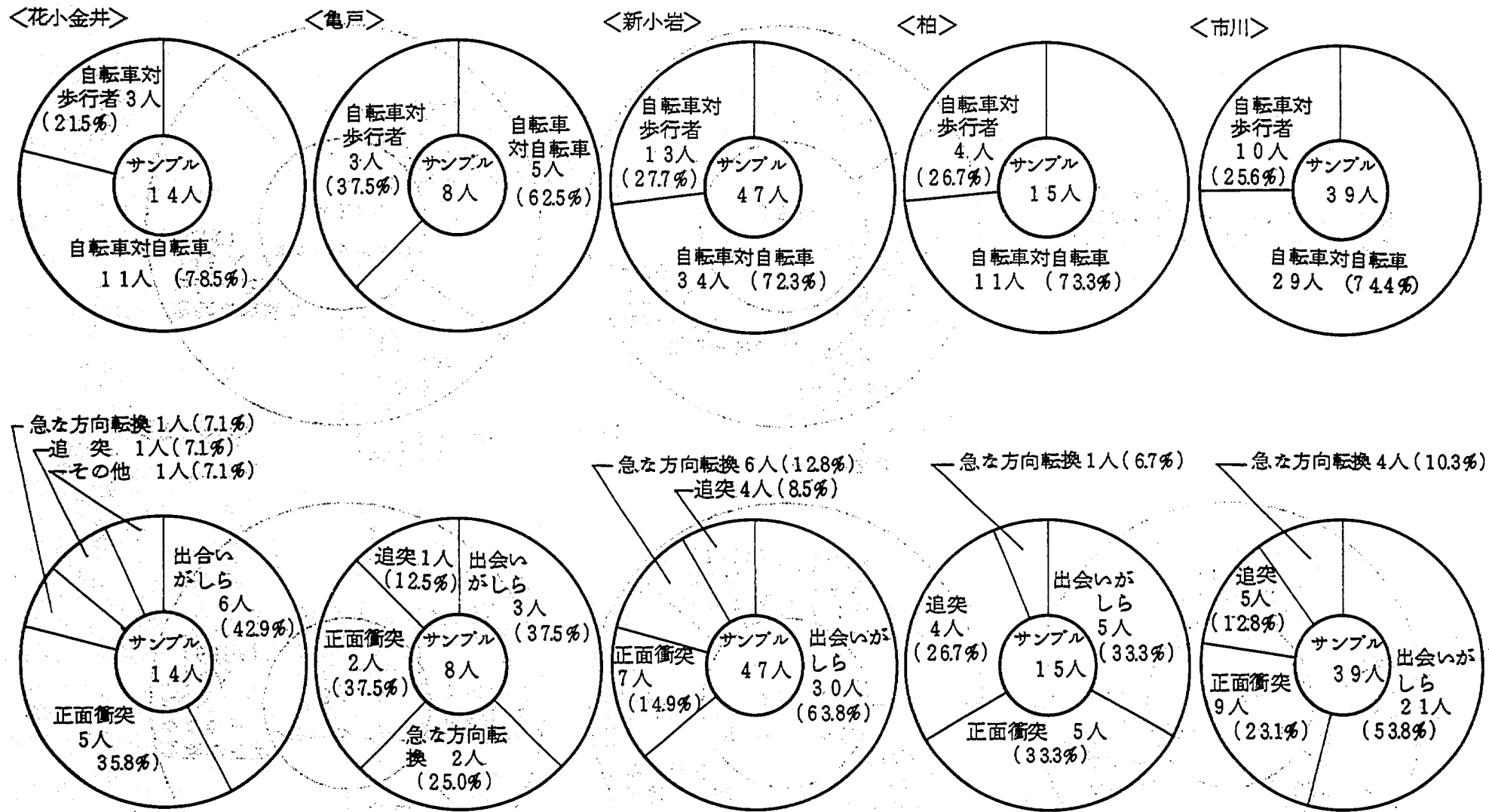
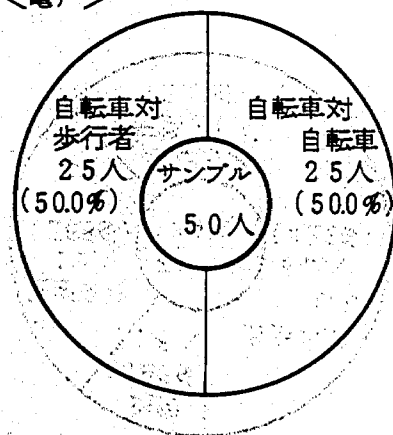
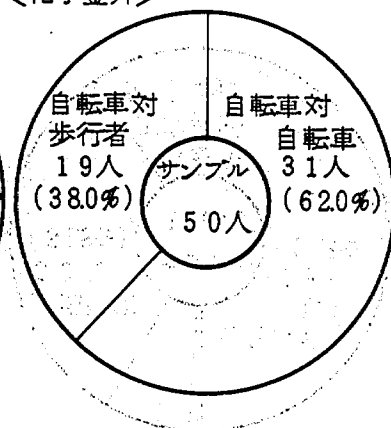


図 3-4 人身事故パターンの構成

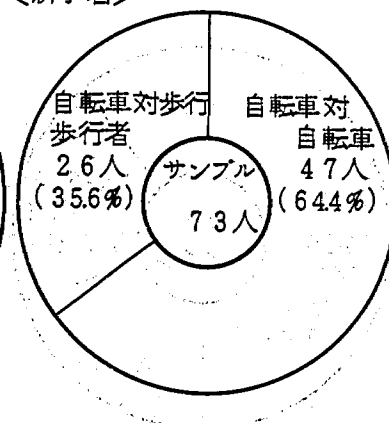
<亀戸>



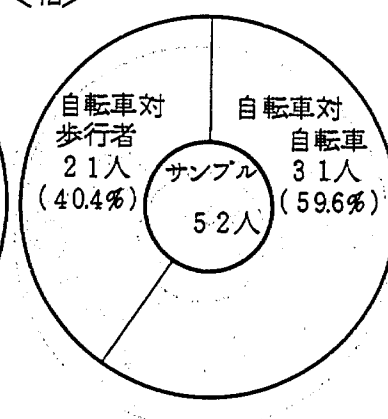
<花小金井>



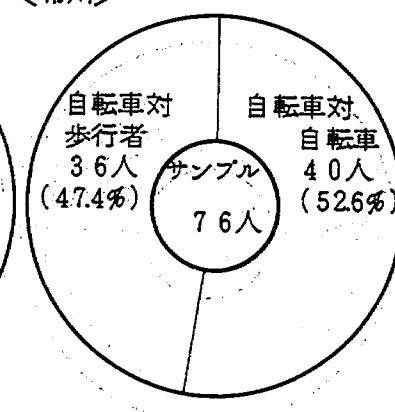
<新小岩>



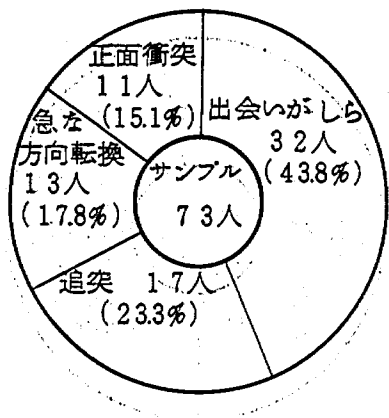
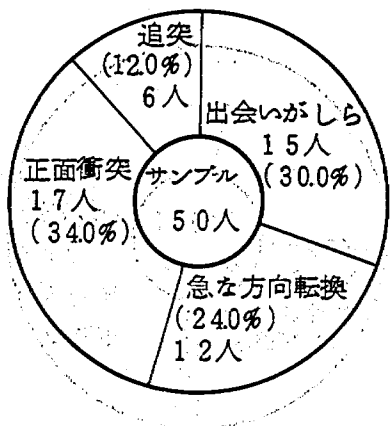
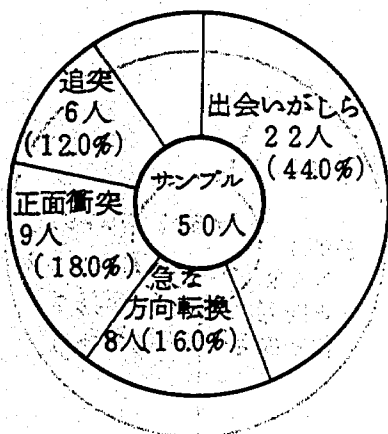
<柏>



<市川>



不明 5人(10.0%)



正面衝突 6人(11.5%)
急な方向転換 6人(11.5%)

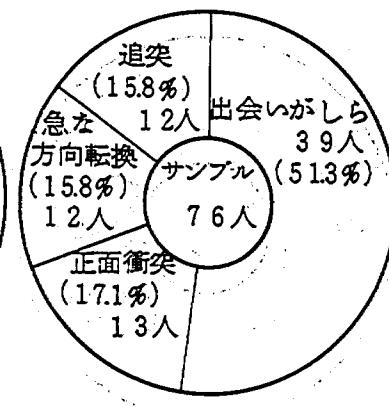
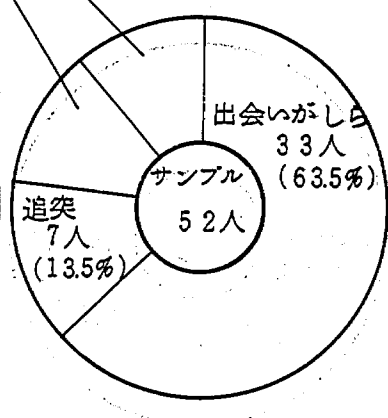
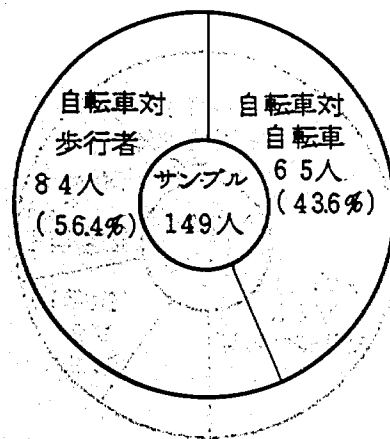
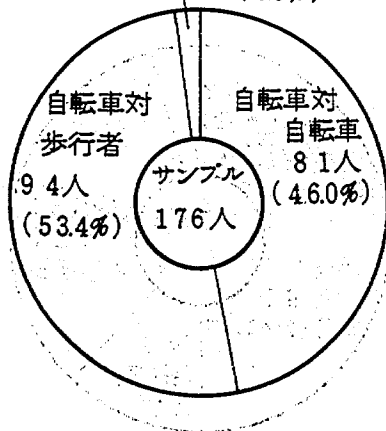


図3-5 接接触事故パターンの構成

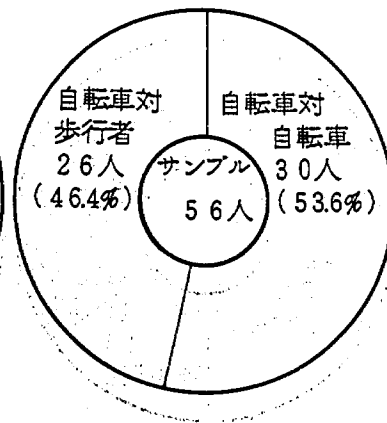
<亀戸>



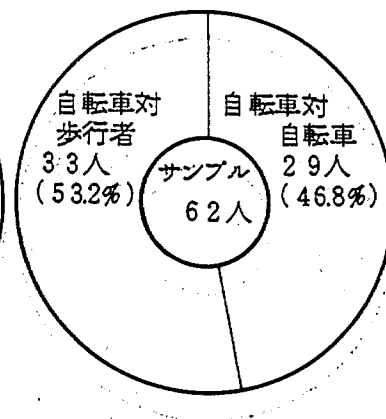
<花小金井> 不明1人 (0.5%)



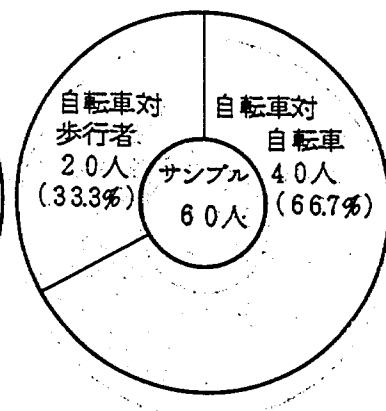
<新小岩>



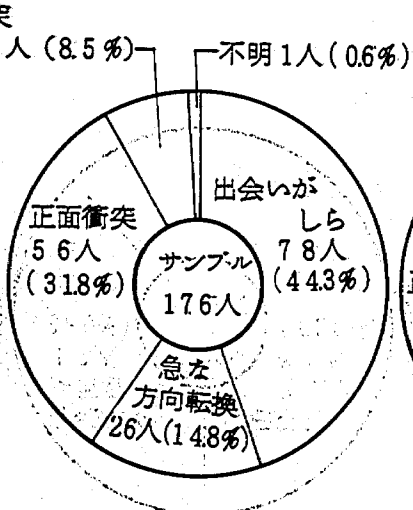
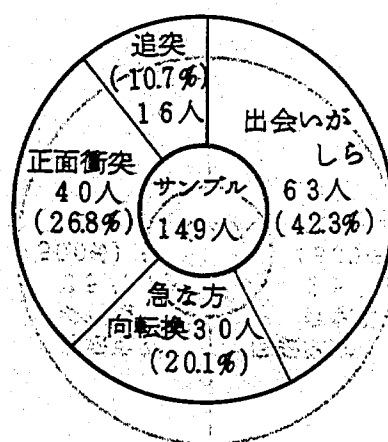
<柏>



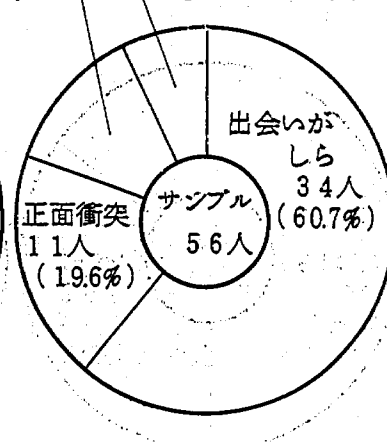
<市川>



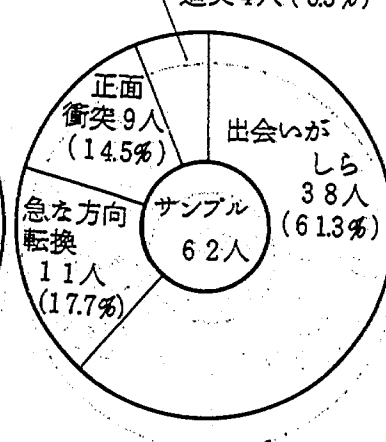
追突 15人 (8.5%) 不明1人 (0.6%)



急な方向転換7人 (12.5%) 追突3人 (5.4%)



追突4人 (6.5%)



急な方向転換7人 (11.7%)

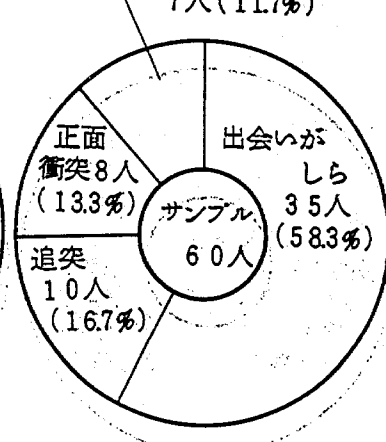
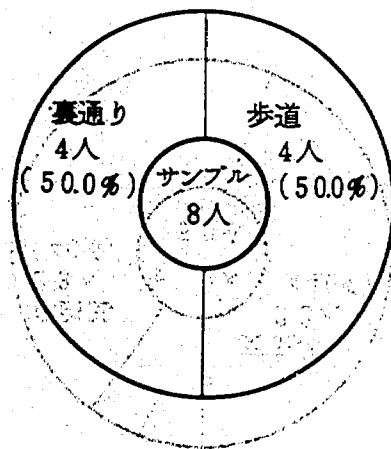
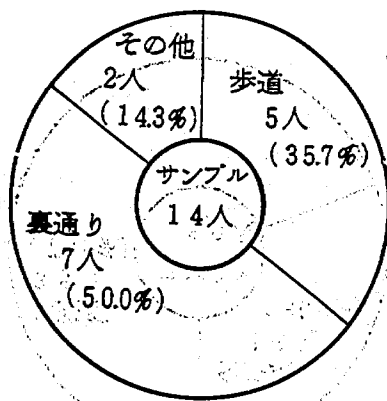


図 3-6 接触事故を起しそうになったときのパターン構成

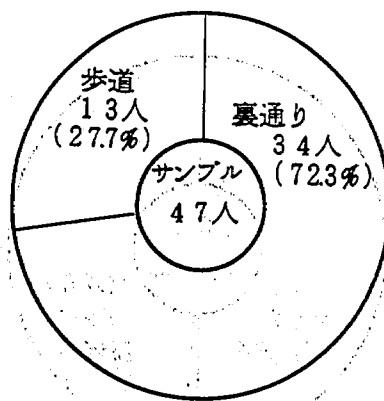
<亀戸>



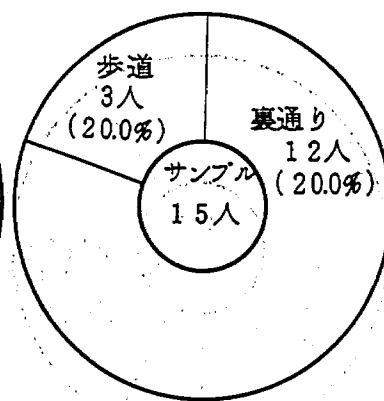
<花小金井>



<新小岩>



<柏>



<市川>

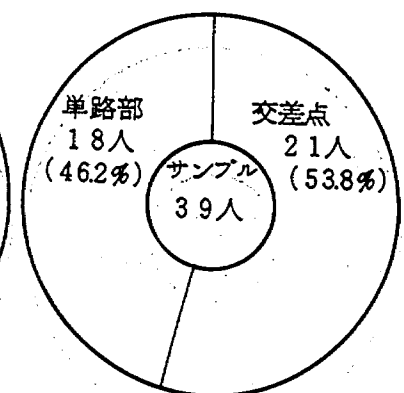
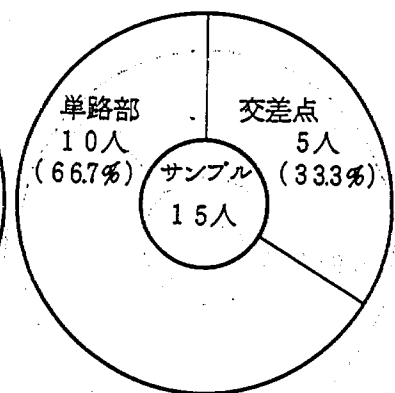
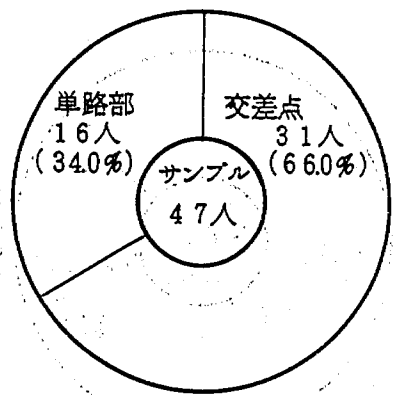
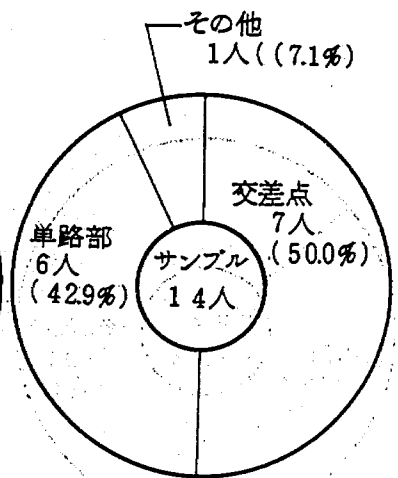
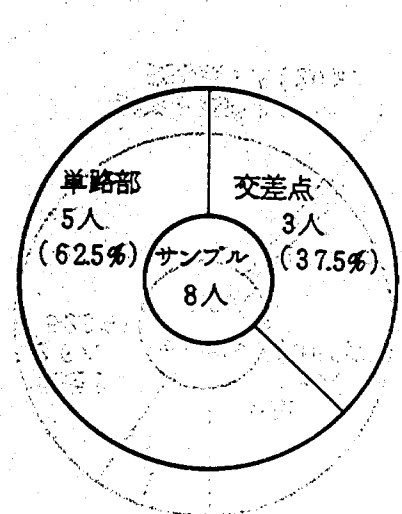
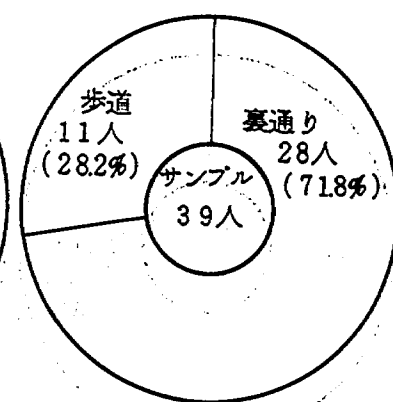


図3-7 人身事故の発生場所の構成

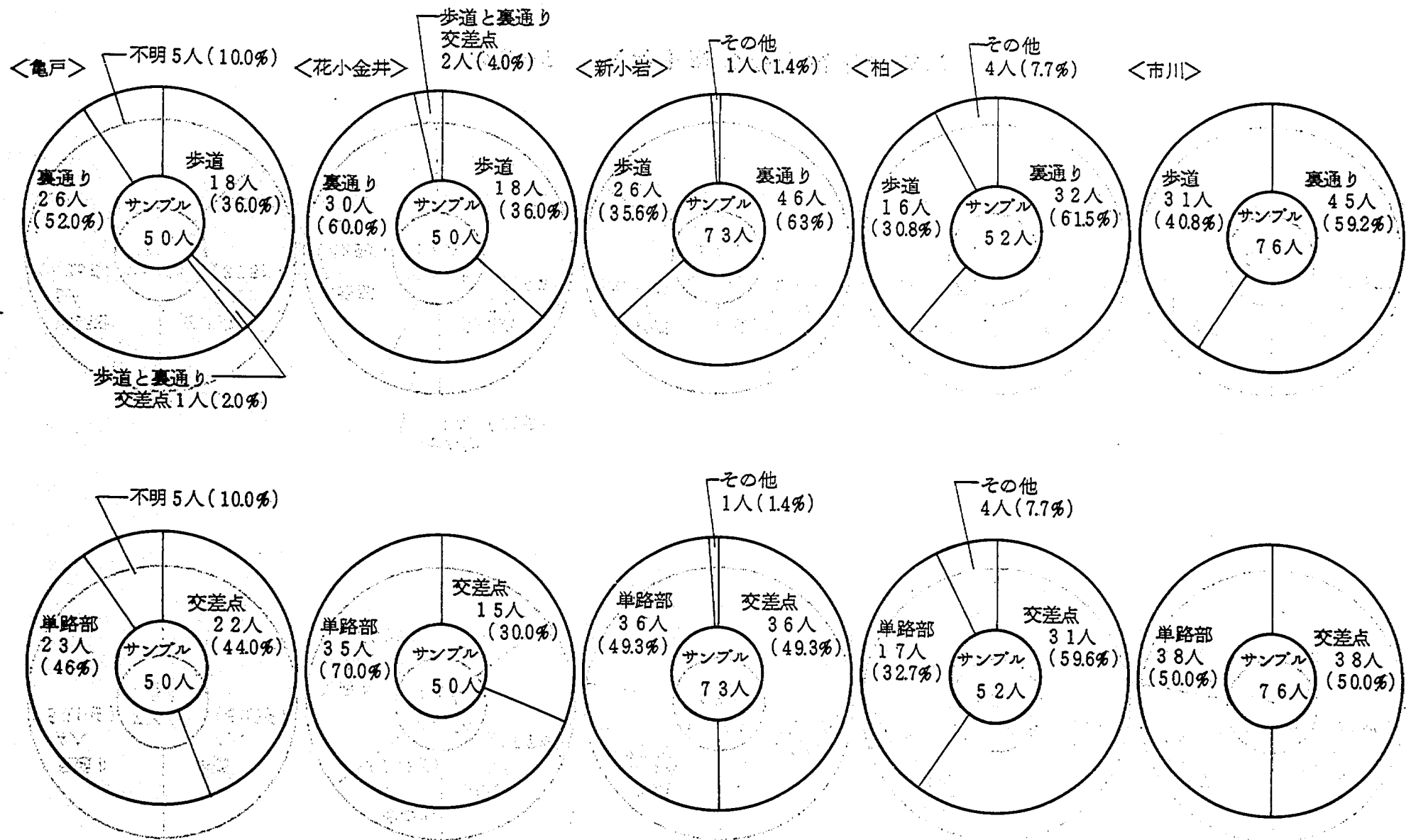


図 3-8 接触事故の発生場所の構成

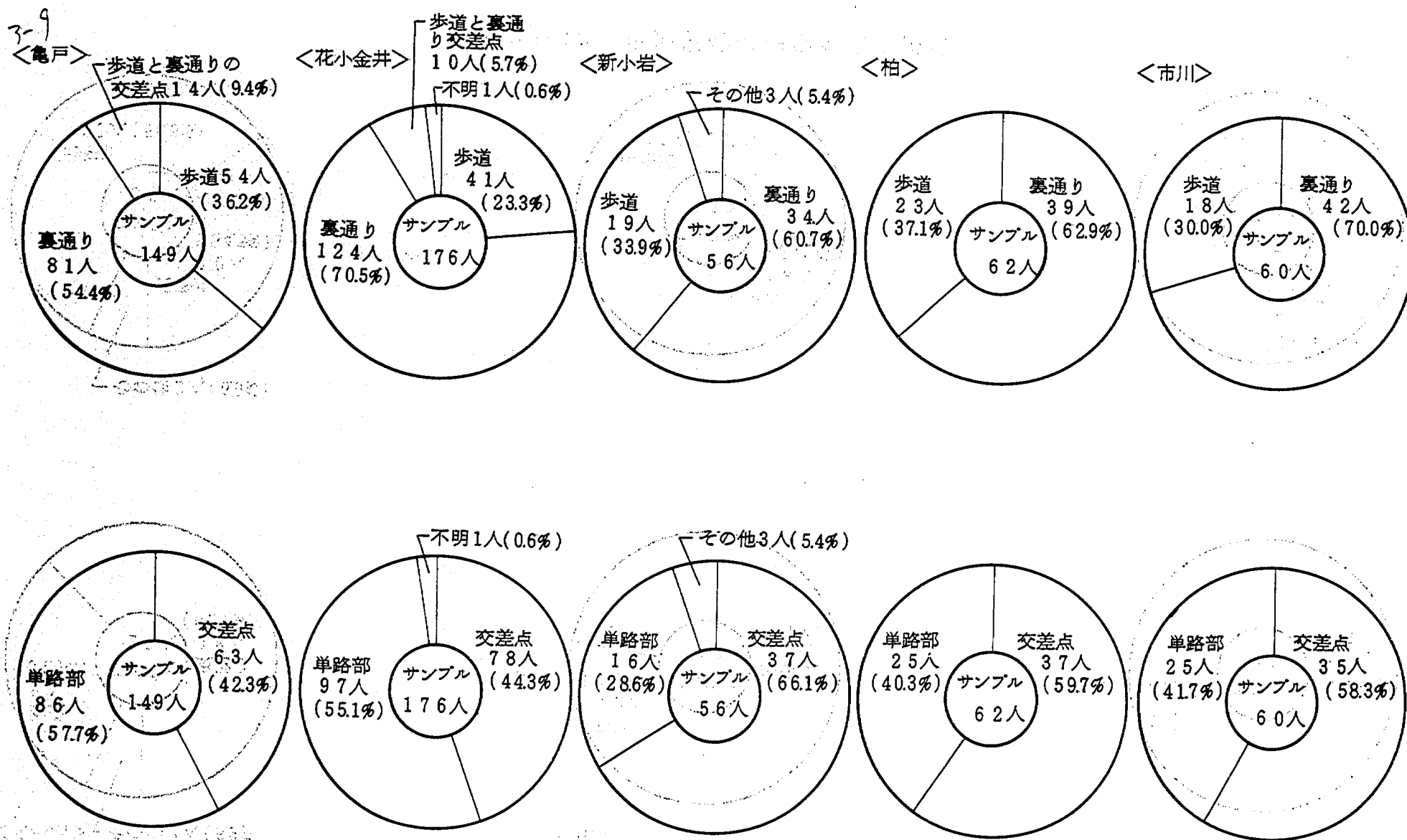
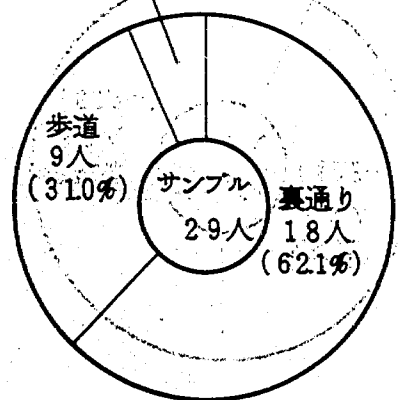
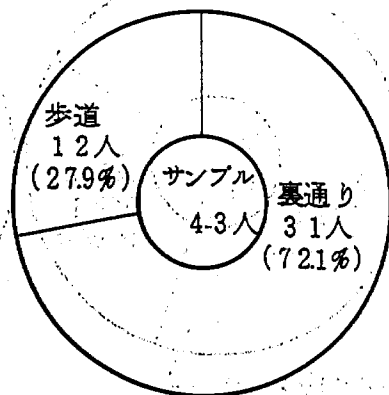


図3-9 接触事故が起りそうになった場所の構成

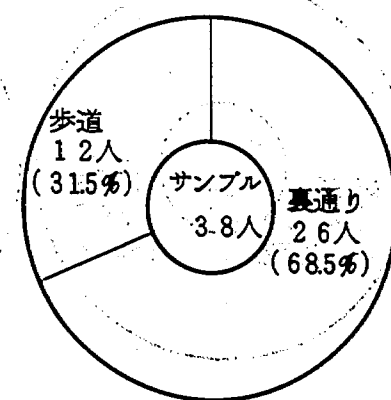
＜新小岩＞



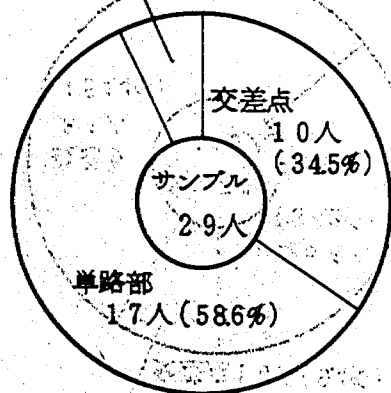
＜柏＞



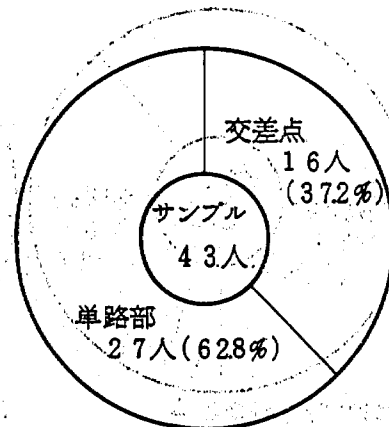
＜市川＞



＜新小岩＞



＜柏＞



＜市川＞

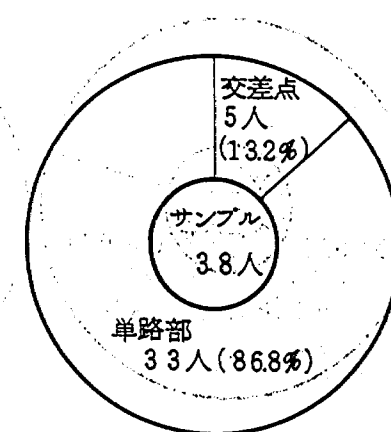


図3-10 単独事故の発生場所の構成

<亀戸>

<花小金井>

<新小岩>

<柏>

<市川>

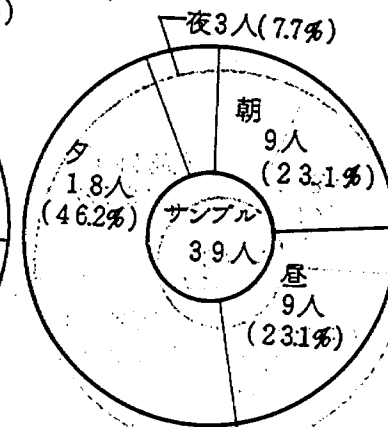
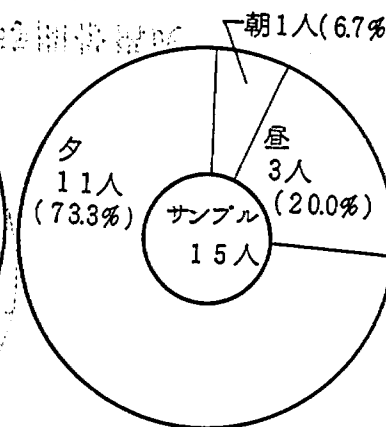
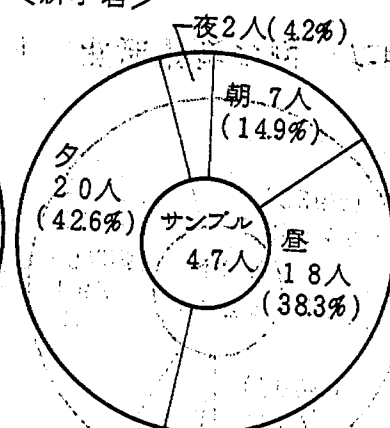
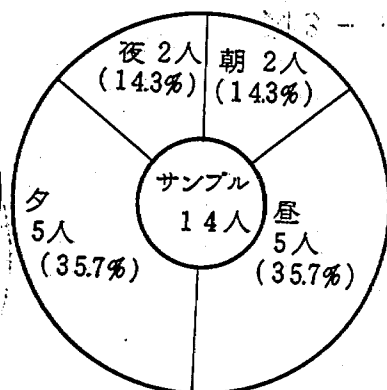
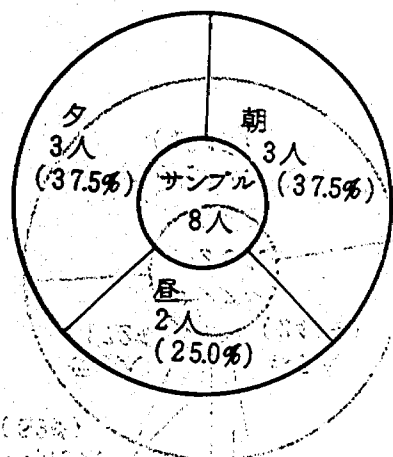


図3-11 人身事故の起った時間帯構成

注) 夜に人身事故を起したサンプルはなかった。

<亀戸>

<花小金井>

<新小岩>

<柏>

<市川>

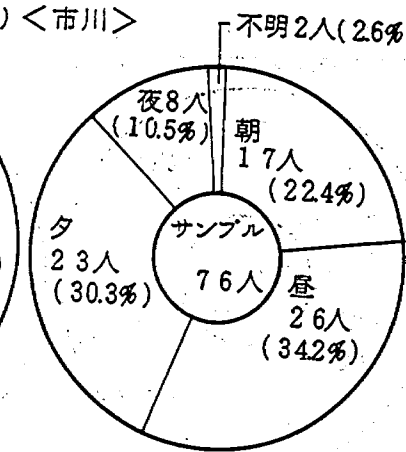
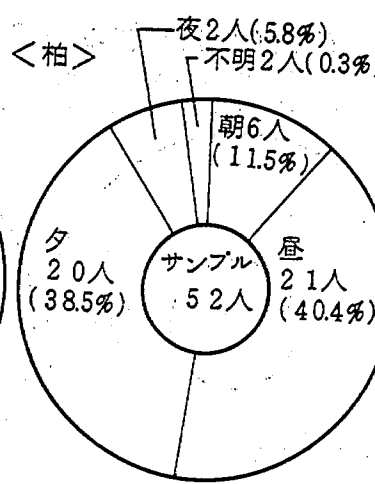
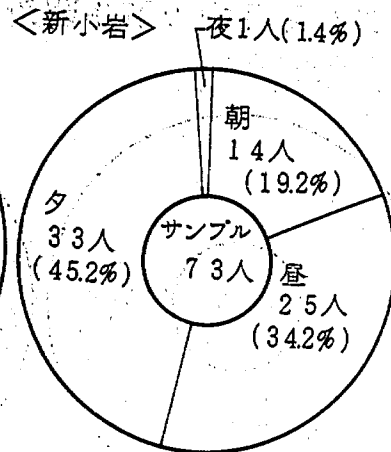
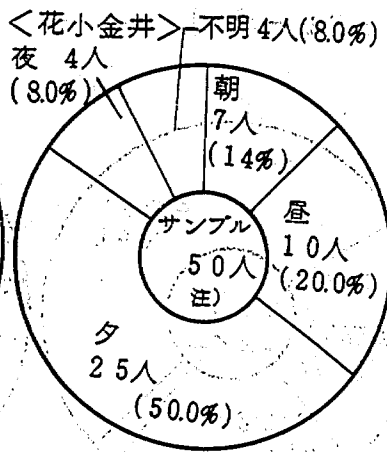
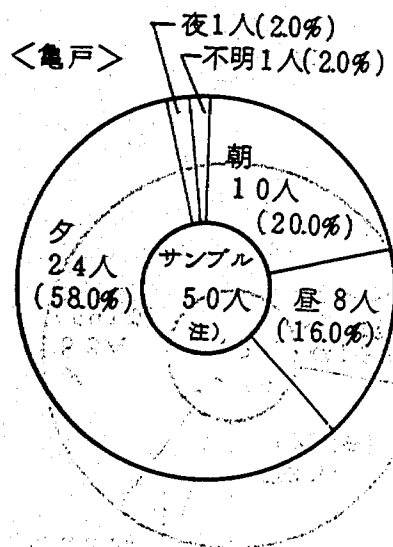


図3-12 接触事故の起った時間帯構成

注) 1人で2度接触事故を経験した人については、2度カウントしているためサンプル数は50人となっている。

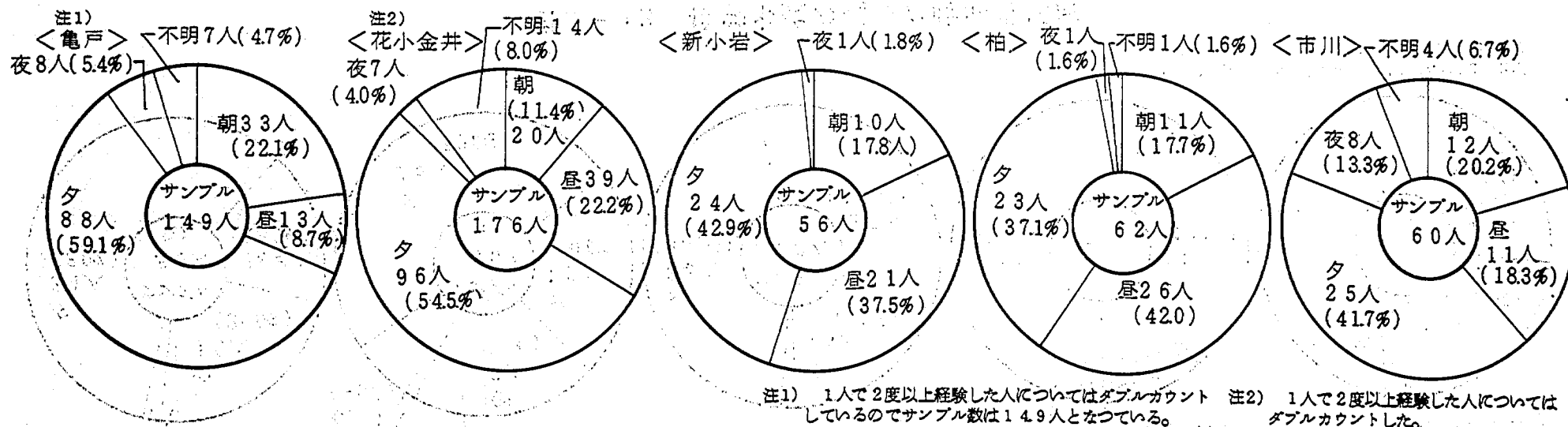


図3-13 接触事故を起しそうになった時間帯の構成

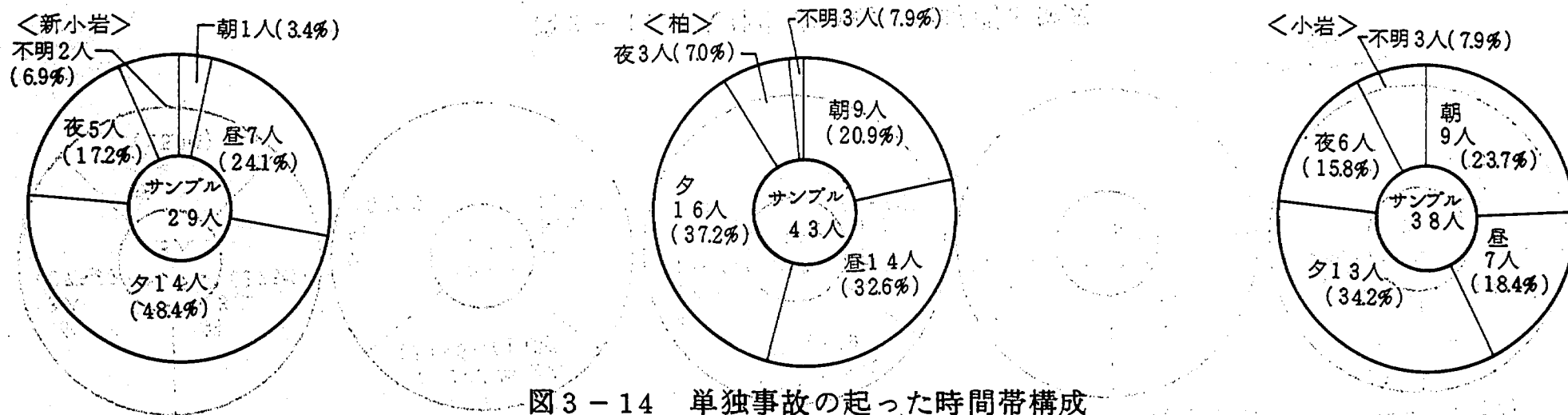
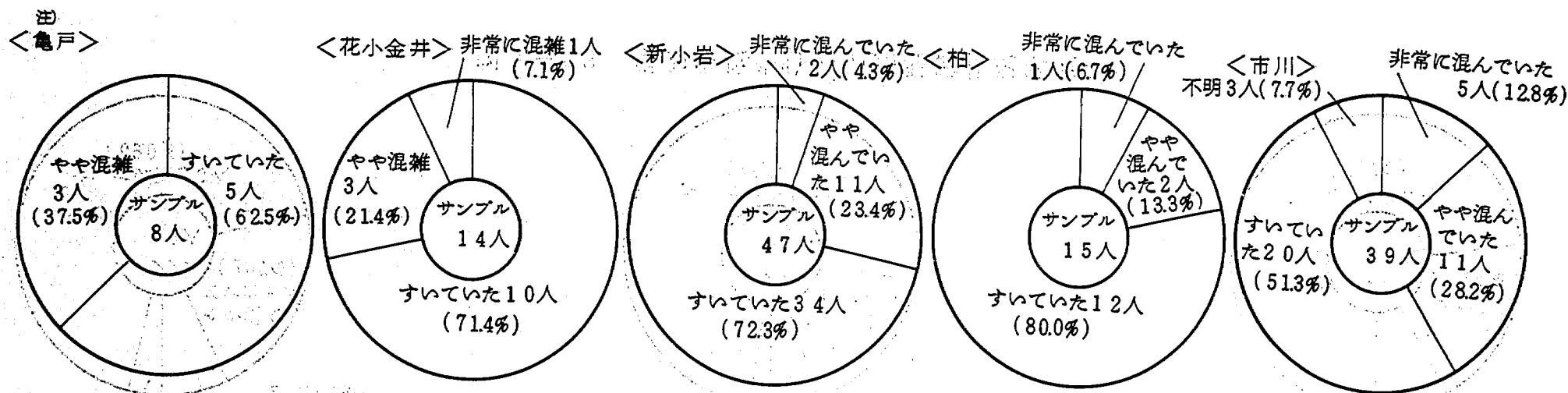
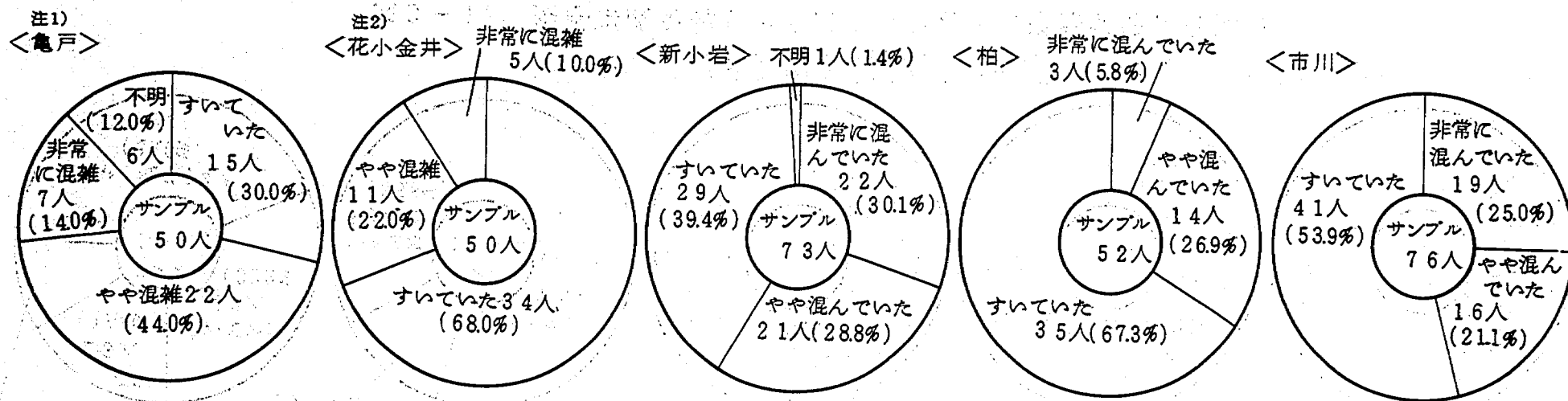


図3-14 単独事故の起った時間帯構成



注) 非常に混雑している時に人身事故を起こしたサンプルはなかった。

図 3 - 15 人身事故当時の道路混雑状況構成



注1) 1人で2度接触事故を経験した人については、2度カウントしているためサンプル数は50人となっている。

注2) 1人で2度以上経験した人についてはダブルカウントしているため、サンプル数は50人となっている。

図 3 - 16 接触事故当時の道路混雑状況構成

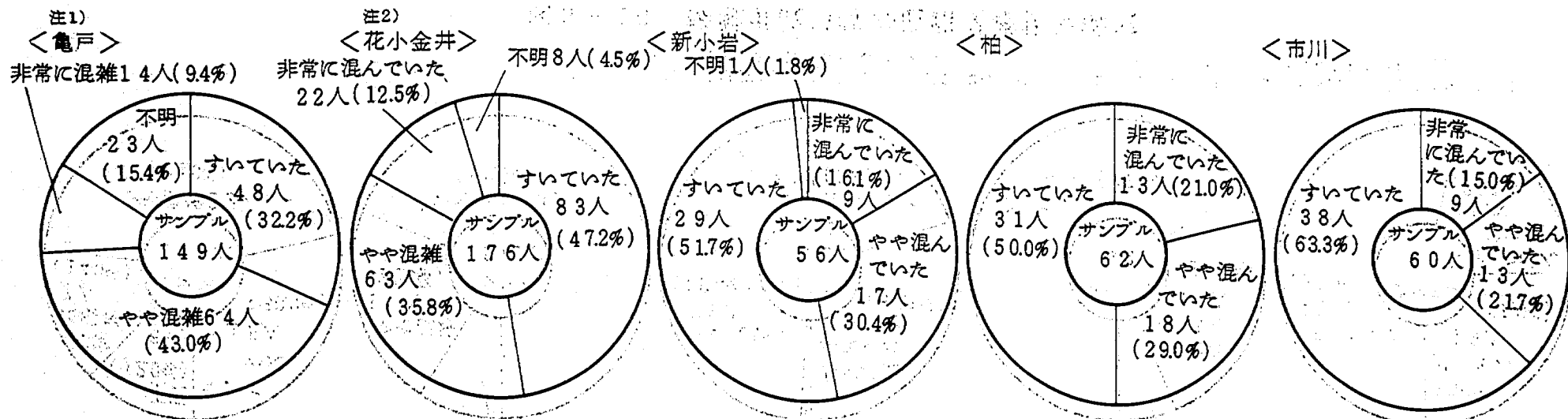


図3-17 接触事故を起しそうになったときの道路混雑状況構成

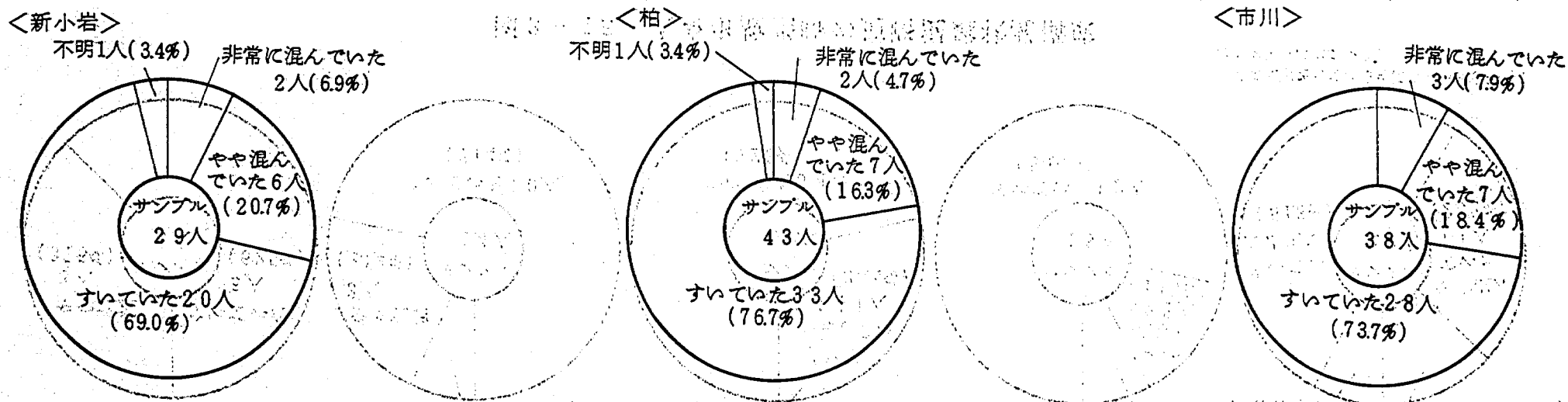


図3-18 単独事故当時の道路混雑状況構成

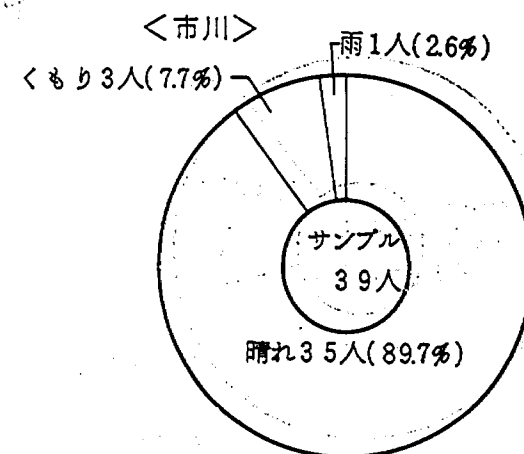
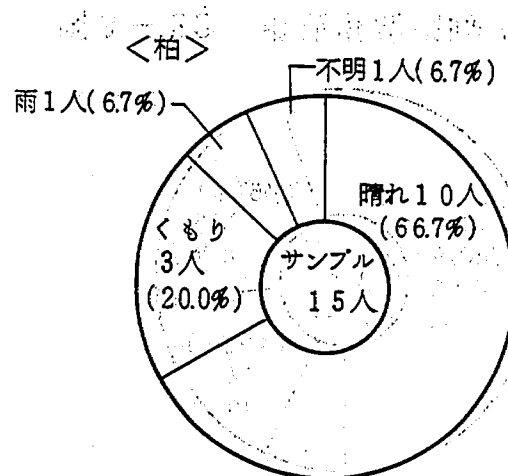
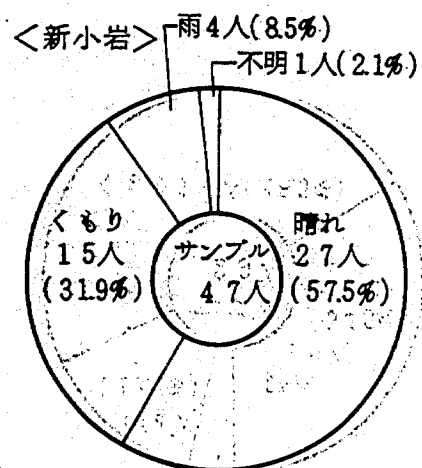


図3-19 人身事故当時の天候状態の構成

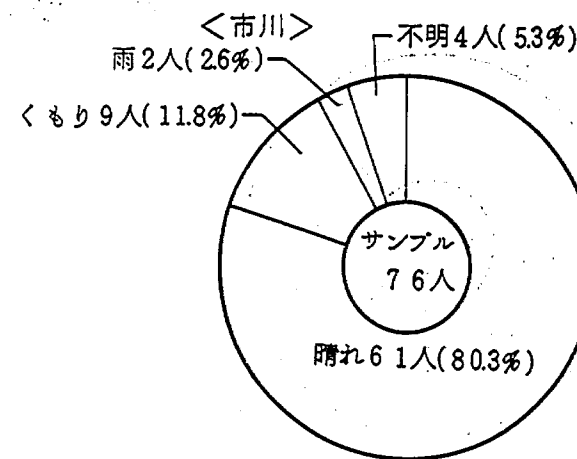
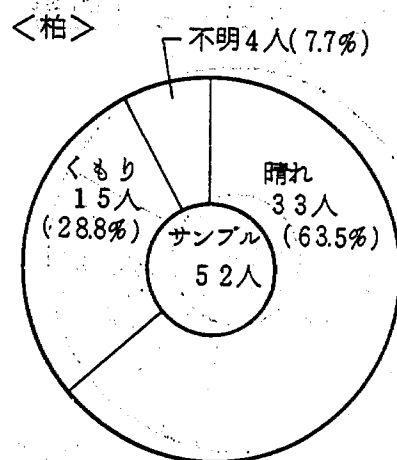
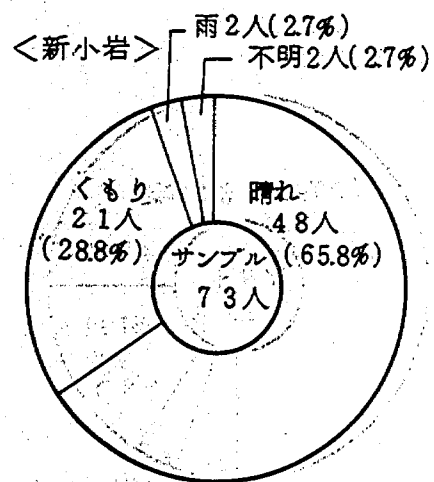


図3-20 接触事故当時の天候状態の構成

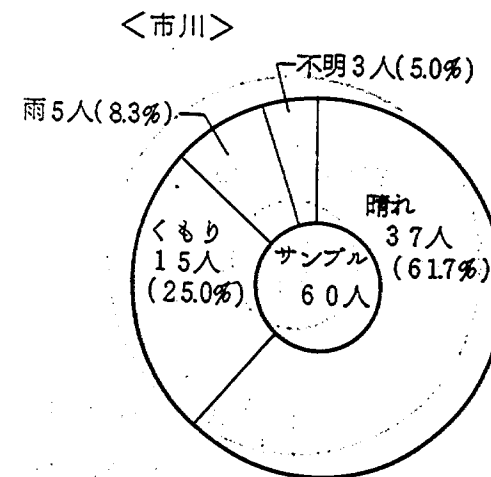
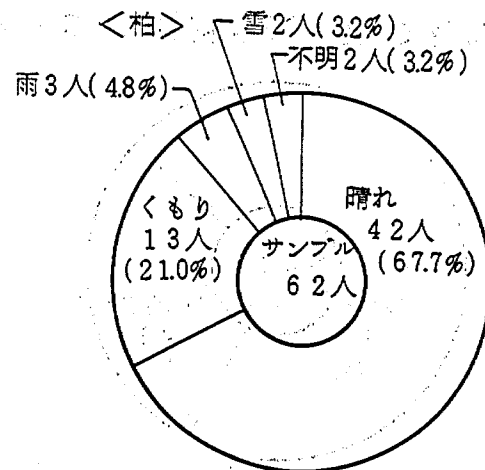
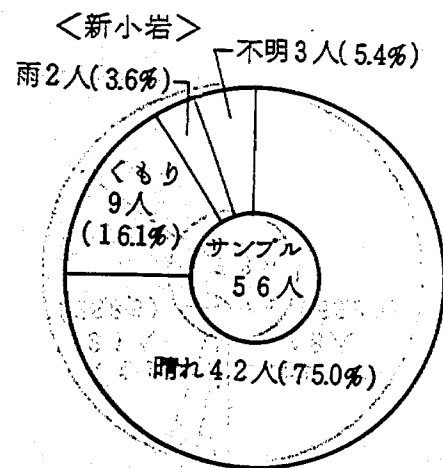


図3-21 接触しそうになったときの天候状態の構成

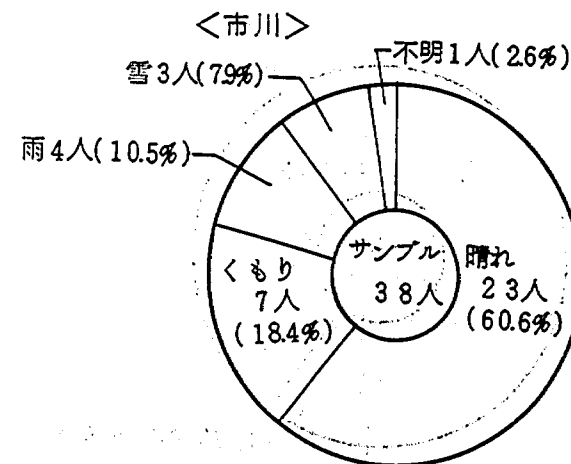
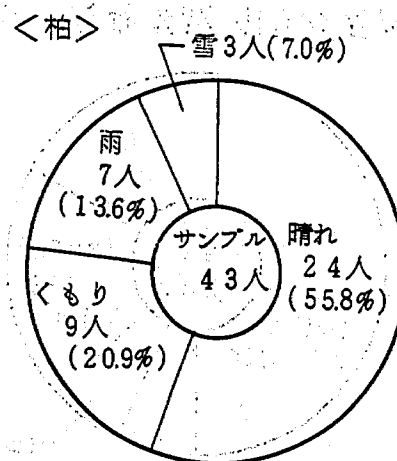
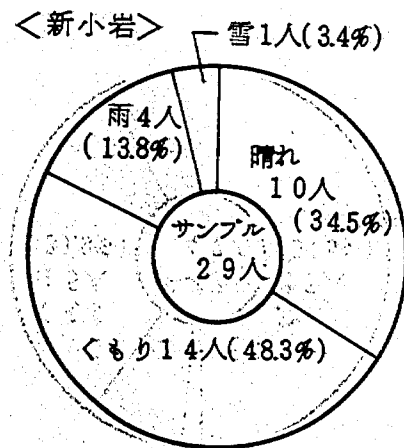


図3-22 単独事故当時の天候状態の構成

表3-1 被験者の性別年齢構成

単位 人
(%)

地区	性別	10才未満	10～14	15～19	20～29	30～39	40～49	50～59	60才以上	計
亀戸	男性	7 (2.0)	29 (8.5)	59 (17.2)	18 (5.2)	23 (6.7)	29 (8.5)	36 (10.5)	18 (5.7)	219 (64.0)
	女性	0 (0.0)	15 (4.4)	29 (8.5)	25 (7.3)	27 (7.9)	18 (5.3)	9 (2.6)	0 (0.0)	123 (36.0)
	計	7 (2.0)	44 (12.9)	88 (25.7)	43 (12.6)	50 (14.6)	47 (13.7)	45 (13.1)	18 (5.3)	342 (100.0)
花小金井	男性	0 (0.0)	19 (5.4)	46 (13.0)	14 (4.0)	18 (5.0)	34 (9.6)	21 (5.9)	9 (2.5)	161 (45.5)
	女性	0 (0.0)	17 (4.8)	63 (17.8)	26 (7.3)	44 (12.4)	26 (7.3)	15 (4.2)	2 (0.6)	193 (54.5)
	計	0 (0.0)	36 (10.2)	109 (30.8)	40 (11.3)	62 (17.5)	60 (17.0)	36 (10.2)	11 (3.1)	354 (100.0)
新小岩	男性	2 (0.9)	28 (12.6)	47 (21.1)	12 (5.4)	12 (5.4)	8 (3.6)	11 (5.0)	5 (2.3)	125 (56.3)
	女性	0 (0.0)	15 (6.8)	36 (16.2)	14 (6.3)	17 (7.7)	12 (5.4)	3 (1.4)	0 (0.0)	97 (43.7)
	計	2 (0.9)	43 (19.4)	83 (37.4)	26 (11.7)	29 (13.1)	20 (9.0)	14 (6.3)	5 (2.3)	222 (100.0)
柏	男性	0 (0.0)	26 (10.4)	36 (14.3)	13 (5.2)	21 (8.4)	12 (4.8)	6 (2.4)	13 (5.2)	127 (50.6)
	女性	0 (0.0)	2 (0.8)	37 (14.7)	27 (10.3)	23 (9.2)	25 (10.0)	8 (3.2)	2 (0.8)	124 (49.4)
	計	0 (0.0)	28 (11.2)	73 (29.0)	40 (16.0)	44 (17.6)	37 (14.6)	14 (5.6)	15 (6.0)	251 (100.0)
市川	男性	0 (0.0)	21 (8.6)	26 (10.7)	14 (5.8)	9 (3.7)	14 (5.8)	6 (2.5)	1 (0.9)	91 (37.5)
	女性	0 (0.0)	13 (5.4)	68 (28.0)	31 (12.8)	20 (8.2)	14 (5.8)	6 (2.5)	0 (0.0)	152 (62.5)
	計	0 (0.0)	34 (14.0)	94 (38.7)	45 (18.6)	29 (11.9)	28 (11.6)	12 (5.0)	1 (0.4)	243 (100.0)

表 3 - 2 被験者の性別自転車利用目的構成

単位 人
() %

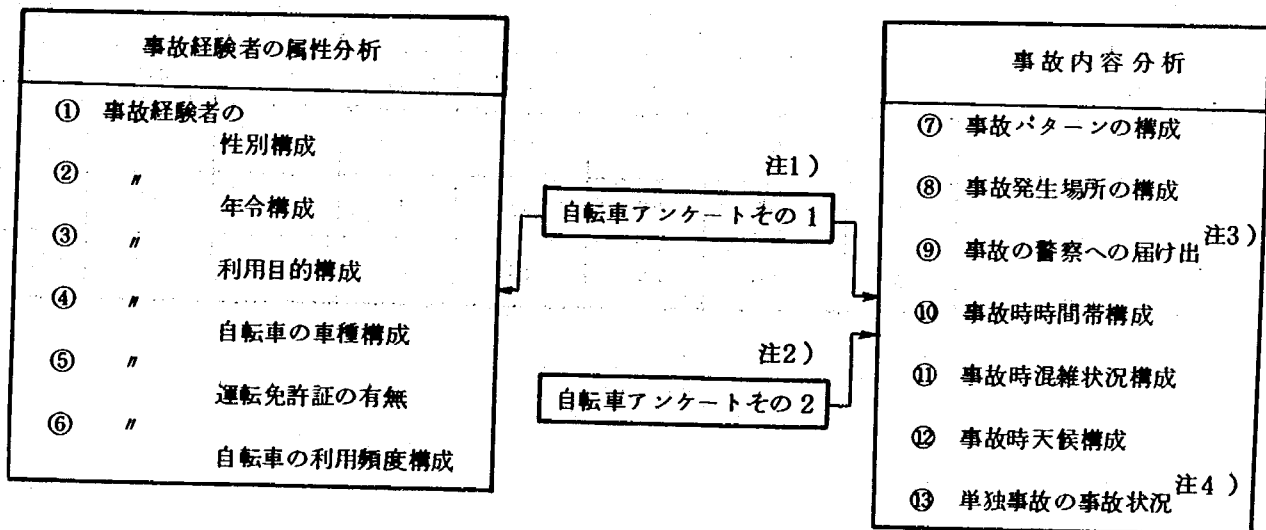
地区	年齢 性別	通 勤	通 学	買 物	商 用	レクリエーション	その他	計
亀戸	男 性	112 (32.74)	76 (22.22)	4 (1.17)	7 (2.05)	(—) (—)	20 (5.85)	219 (64.04)
	女 性	45 (12.57)	39 (11.40)	31 (9.06)	2 (0.58)	(—) (—)	6 (1.75)	123 (35.96)
	計	157 (45.91)	115 (33.63)	35 (10.23)	9 (2.63)	(—) (—)	26 (7.60)	342 (100.00)
花小金井	男 性	79 (22.32)	37 (10.45)	24 (6.78)	0 (0.00)	(—) (—)	21 (5.93)	161 (45.48)
	女 性	34 (9.60)	37 (10.45)	104 (29.38)	0 (0.00)	(—) (—)	28 (5.08)	193 (54.58)
	計	113 (31.92)	74 (20.90)	128 (36.16)	0 (0.00)	(—) (—)	39 (11.02)	354 (100.00)
新小岩	男 性	32 (14.41)	47 (21.17)	16 (7.21)	3 (1.35)	24 (10.81)	3 (1.35)	125 (56.31)
	女 性	22 (9.91)	31 (13.96)	33 (14.86)	1 (0.45)	8 (3.60)	2 (0.90)	97 (43.69)
	計	54 (24.32)	78 (35.14)	49 (22.07)	4 (1.80)	32 (14.41)	5 (2.25)	222 (100.00)
柏	男 性	53 (21.12)	38 (15.14)	23 (9.16)	1 (0.40)	10 (3.98)	2 (0.80)	127 (50.60)
	女 性	43 (17.13)	36 (14.34)	41 (16.33)	2 (0.80)	1 (0.40)	1 (0.40)	124 (49.40)
	計	96 (38.25)	74 (29.48)	64 (25.50)	3 (1.20)	11 (4.38)	3 (1.20)	251 (100.00)
市川	男 性	29 (11.93)	27 (11.11)	13 (5.35)	1 (0.41)	17 (7.00)	4 (1.65)	91 (37.45)
	女 性	32 (13.17)	69 (28.40)	42 (17.28)	0 (0.00)	5 (2.06)	4 (1.65)	152 (62.55)
	計	61 (25.10)	96 (39.51)	55 (22.63)	1 (0.41)	22 (9.05)	8 (3.29)	243 (100.00)

表 3 - 3 事 故 内 容

事 故 内 容	定 義
人 身 事 故	自転車あるいは歩行者との接触により本人が相手は何らかの怪我をした場合
接 触 事 故	本人又は相手が怪我をするまでには至らなかったが、実際にぶつかった場合
接触しそうになった	一瞬ブレーキをかけるのが遅れれば衝突するような危険な場合
単 独 事 故 ^{注)}	自転車、歩行者以外の要因に基づく単独の転倒または衝突事故

注) 自転車利用者のみ

表 3 - 4 事故経験者の属性および事故内容の分析事項



注1) 全サンプル調査

2) 人身事故、接触事故のみに対する調査

3) 人身事故のみ

4) 単独事故のみ

表3-5 事故経験者の性別構成

単位 人

地点	カテゴリー	有効 サンプル数	人 身 事 故		接 触 事 故		接触しそうになった		単 独 事 故	
			件 数	100人当り	件 数	100人当り	件 数	100人当り	件 数	100人当り
亀戸	男	219	5	2.3	24	11.0	78	35.6	—	—
	女	123	3	2.4	20	16.3	46	37.4	—	—
	合 計	342	8	2.3	44	12.9	124	36.3	—	—
金井	男	161	6	3.7	26	16.1	66	41.0	—	—
	女	193	8	4.1	19	9.8	99	51.3	—	—
	合 計	354	14	4.0	45	12.7	165	46.6	—	—
小岩	男	125	13	10.4	17	13.6	30	24.0	13	10.4
	女	97	7	7.2	19	19.6	26	26.8	16	16.5
	合 計	222	20	9.0	36	16.2	56	25.2	29	13.1
柏	男	127	3	2.4	7	5.5	34	26.8	24	18.9
	女	124	1	0.8	12	9.7	28	22.6	19	15.3
	合 計	251	4	1.6	19	7.6	62	24.7	43	17.1
市川	男	91	5	5.5	8	8.8	13	14.3	10	11.0
	女	152	14	9.2	12	7.9	47	30.9	28	18.4
	合 計	243	19	7.8	20	8.2	60	24.7	38	15.6

表 3 - 6 事故経験者の年齢構成

単位 人

地点	カテゴリー	有効 サンプル数	人 身 事 故		接 触 事 故		接触しそになった		単 独 事 故	
			件 数	100人当り	件 数	100人当り	件 数	100人当り	件 数	100人当り
亀戸	10才未満	7	1	14.3	2	28.6	4	57.1	—	—
	10～14	44	1	2.3	7	15.9	24	54.5	—	—
	15～19	88	4	4.3	22	25.0	46	52.3	—	—
	19才以下小計	139	6	4.3	31	22.3	74	53.3	—	—
	20～29	43	1	2.3	4	9.3	13	30.2	—	—
	30～39	50	0	0.0	6	12.0	17	34.0	—	—
	40～49	47	0	0.0	2	4.3	13	27.7	—	—
	50～59	45	1	2.2	1	2.2	7	15.6	—	—
	60才以上	18	0	0.0	0	0.0	0	0.0	—	—
	20才以上小計	203	2	1.0	13	6.4	50	24.6	—	—
	合 計	342	8	2.3	44	12.9	124	36.3	—	—
花小金井	10才未満	0	0	—	0	—	0	—	—	—
	10～14	36	2	5.6	10	27.8	15	41.7	—	—
	15～19	109	4	3.7	24	22.0	58	53.2	—	—
	19才以下小計	145	6	4.1	34	23.4	73	50.3	—	—
	20～29	40	3	7.5	1	2.5	17	42.5	—	—
	30～39	62	3	4.8	8	12.9	33	53.2	—	—
	40～49	60	0	0.0	1	1.7	24	40.0	—	—
	50～59	36	1	2.8	1	2.8	15	41.7	—	—
	60才以上	11	1	9.1	0	0.0	3	27.3	—	—
	20才以上小計	209	8	3.8	11	5.3	92	44.0	—	—
	合 計	354	14	4.0	45	12.7	165	46.6	—	—
新小岩	10才未満	2	—	0.0	—	0.0	1	5.0	—	0.0
	10～14	43	6	14.0	8	18.6	10	23.3	5	11.6
	15～19	83	12	14.5	15	18.0	23	27.7	16	19.3
	19才以下小計	128	18	14.1	23	18.0	34	26.6	21	16.4
	20～29	26	2	7.7	3	11.5	10	38.5	3	11.5
	30～39	29	—	0.0	4	13.8	9	31.0	2	6.9
	40～49	20	—	0.0	5	25.0	1	5.0	3	15.0
	50～59	14	—	0.0	1	7.1	2	14.3	—	0.0
	60才以上	5	—	0.0	—	0.0	—	0.0	—	0.0
	20才以上小計	94	2	2.1	13	13.8	22	32.4	8	8.5
	合 計	222	20	9.0	36	16.2	56	25.2	29	13.1
柏	10才未満	0	—	—	—	—	—	—	—	—
	10～14	28	—	0.0	3	10.7	11	39.3	6	21.4
	15～19	73	1	1.4	6	8.2	21	28.8	18	24.7
	19才以下小計	101	1	1.0	9	8.9	32	31.7	24	23.8
	20～29	40	1	2.5	4	10.0	7	17.5	7	17.5
	30～39	44	—	0.0	4	9.1	11	25.0	3	6.8
	40～49	37	1	2.7	1	2.7	7	18.9	6	16.2
	50～59	14	1	7.1	1	7.1	2	14.3	1	7.1
	60才以上	15	—	0.0	—	0.0	3	20.0	2	13.3
	20才以上小計	150	3	2.0	10	6.7	20	20.0	19	12.7
	合 計	251	4	1.6	19	7.6	62	24.7	43	17.1
市川	10才未満	0	—	—	—	—	—	—	—	—
	10～14	34	1	2.9	3	8.8	7	20.6	8	23.5
	15～19	94	10	10.6	9	9.6	26	27.7	16	17.0
	19才以下小計	128	11	8.6	12	9.4	33	25.8	24	18.8
	20～29	45	4	8.9	3	6.7	11	24.4	5	11.1
	30～39	29	1	3.4	2	6.9	9	31.0	3	10.3
	40～49	28	2	7.1	3	10.7	6	21.4	5	17.9
	50～59	12	1	8.3	—	0.0	1	8.3	1	8.3
	60才以上	1	—	0.0	—	0.0	—	0.0	—	0.0
	20才以上小計	116	8	7.0	8	6.9	27	23.5	14	12.2
	合 計	243	19	7.8	20	8.2	60	24.7	38	15.6

表 3 - 7 事故経験者の利用目的構成

単位 人

地点	カテゴリー	有効 サンプル数	人 身 事 故		触 事 故		接触しそうになった		単 独 事 故	
			件 数	100人当り	件 数	100人当り	件 数	100人当り	件 数	100人当り
亀戸	通 勤	157	1	0.6	10	6.4	37	23.6	—	—
	通 学	115	6	5.2	26	22.6	61	53.0	—	—
	買 物	35	0	0.0	5	14.3	10	28.6	—	—
	商 用	9	0	0.0	1	11.1	2	22.2	—	—
	そ の 他	26	1	3.8	2	7.7	14	53.8	—	—
	合 計	342	8	2.3	44	12.9	124	36.3	—	—
花小金井	通 勤	133	5	3.8	8	6.0	49	36.8	—	—
	通 学	74	3	4.1	17	23.0	25	33.8	—	—
	買 物	128	6	4.7	7	5.5	67	52.3	—	—
	商 用	0	0	—	0	—	0	—	—	—
	そ の 他	39	0	0.0	13	33.3	24	61.5	—	—
	合 計	354	14	4.0	45	12.7	165	46.6	—	—
新小岩	通 勤	54	1	1.9	5	9.3	9	16.7	5	9.3
	通 学	78	5	6.4	10	12.8	25	32.1	15	19.2
	買 物	49	4	8.2	11	22.4	12	24.5	6	12.2
	商 用	4	1	25.0	—	0.0	—	0.0	2	50.0
	レクリエーション	32	9	28.1	10	31.3	10	31.3	1	3.1
	そ の 他	5	—	0.0	—	0.0	—	0.0	—	0.0
	合 計	222	20	9.0	36	16.2	56	25.2	29	13.1
柏	通 勤	96	1	1.0	2	2.1	25	26.0	14	14.6
	通 学	74	2	2.7	6	8.1	17	23.0	19	25.7
	買 物	64	1	1.6	7	10.9	13	20.3	7	10.9
	商 用	3	—	0.0	—	0.0	1	33.3	—	0.0
	レクリエーション	11	—	0.0	4	36.4	4	36.4	2	18.2
	そ の 他	3	—	0.0	—	0.0	2	66.7	1	33.3
	合 計	251	4	1.6	19	7.6	62	24.7	43	17.1
市川	通 勤	61	4	6.6	3	4.9	13	21.3	9	14.8
	通 学	96	5	5.2	8	8.3	29	30.2	16	16.7
	買 物	55	6	10.9	4	7.3	13	23.6	7	12.7
	商 用	1	1	100.0	—	0.0	—	0.0	—	0.0
	レクリエーション	22	—	0.0	4	18.2	4	18.2	4	18.2
	そ の 他	8	3	37.5	1	12.5	1	12.5	2	25.0
	合 計	243	19	7.8	20	8.2	60	24.7	38	15.6

表 3 - 8 事故経験者の自転車の車種構成

単位 人

地点	カテゴリー	有効 サンプル数	人 身 事 故		接 触 事 故		接触しそうになった		単 独 事 故	
			件 数	100人当り	件 数	100人当り	件 数	100人当り	件 数	100人当り
新 小 岩	実 用 車	8	1	12.5	—	0.0	1	12.5	—	0.0
	軽 快 車	45	3	6.7	7	15.6	9	20.0	10	22.2
	ミニサイクル	136	10	7.4	24	17.6	35	25.7	17	12.5
	スポーツ車	33	6	18.2	5	15.2	11	33.3	2	6.1
	合 計	222	20	9.0	36	16.2	56	25.2	29	13.1
柏	実 用 車	7	1	14.3	—	0.0	3	18.8	1	14.3
	軽 快 車	66	1	1.5	2	3.0	12	13.6	10	15.2
	ミニサイクル	122	1	0.8	12	9.8	41	35.0	21	17.2
	スポーツ車	56	1	1.8	5	8.9	4	18.2	11	19.6
	合 計	251	4	0.4	19	7.6	60	24.7	43	17.1
市 川	実 用 車	16	—	0.0	1	6.3	1	14.3	2	12.5
	軽 快 車	88	4	4.5	8	9.1	4	21.2	18	20.5
	ミニサイクル	117	15	12.8	7	6.0	32	26.2	16	13.7
	スポーツ車	22	—	0.0	4	18.2	15	26.8	2	9.1
	合 計	243	19	7.8	20	8.2	62	24.7	38	15.6

表 3 - 9 事故経験者の運転免許証の有無

単位 人

地点	カテゴリー	有効 サンプル数	人 身 事 故		接 触 事 故		接触しそうになった		単 独 事 故	
			件 数	100人当り	件 数	100人当り	件 数	100人当り	件 数	100人当り
新 小 岩	あ り	41	3	7.3	2	4.9	11	26.8	4	9.8
	な し	181	17	9.4	34	18.8	45	24.9	25	13.8
	合 計	222	20	9.0	36	16.2	56	25.2	29	13.1
柏	あ り	60	—	0.0	8	13.3	12	23.1	8	13.3
	な し	191	4	2.1	11	5.8	48	25.1	35	18.3
	合 計	251	4	1.6	19	7.6	60	24.7	43	17.1
市 川	あ り	52	3	5.8	5	9.6	18	30.0	5	9.6
	な し	191	16	8.4	15	7.9	44	23.0	33	17.3
	合 計	243	19	7.8	20	8.2	62	24.7	38	15.6

表 3 - 10 事故経験者の自転車の利用頻度構成

単位 人

地点	カテゴリー	有効 サンプル数	人 身 事 故		接 触 事 故		接触しそになった		単 独 事 故	
			件 数	100人当り	件 数	100人当り	件 数	100人当り	件 数	100人当り
亀戸	5回/週以上	305	8	2.6	—	—	—	—	—	—
	4回/週以下	37	0	0.0	—	—	—	—	—	—
	合 計	342	8	2.3	—	—	—	—	—	—
花小金井	5回/週以上	280	11	3.9	—	—	—	—	—	—
	4回/週以下	74	3	4.1	—	—	—	—	—	—
	合 計	354	4	4.0	—	—	—	—	—	—
新小岩	毎 日	186	15	8.1	35	18.8	44	23.7	27	14.5
	1 回 お き	25	5	20.0	—	0.0	11	44.0	2	8.0
	あまり乗らない	11	—	0.0	1	9.1	1	9.1	—	0.0
	合 計	222	20	9.0	36	16.2	56	25.2	29	13.1
柏	毎 日	196	4	2.0	17	8.7	49	25.5	35	17.9
	1 回 お き	34	—	0.0	2	5.9	10	33.3	4	11.8
	あまり乗らない	21	—	0.0	—	0.0	1	4.8	4	19.0
	合 計	251	4	1.6	19	7.6	60	24.7	43	17.1
市川	毎 日	192	18	9.4	18	9.4	46	23.5	30	15.6
	1 回 お き	30	1	3.3	1	3.3	10	29.4	5	16.7
	あまり乗らない	21	—	0.0	1	4.8	6	28.6	3	14.3
	合 計	243	19	7.8	20	8.2	62	24.7	38	15.6

表 3 - 11 人身事故の警察への届け出

単位：件数
()内は%

届け出 地点	あ り	な し	計
新小岩	2 (4.3)	45 (95.7)	47 (100.0)
柏	1 (6.7)	14 (93.3)	15 (100.0)
市川	3 (7.7)	36 (92.3)	39 (100.0)

注) 上記数値は、自転車アンケートその1と自転車アンケート
その2を合わせたものである。

表3-12 単独事故状況一覧表

新 小 岩	柏	市 川
1. 車道走行時に不注意でガードレールに衝突(2件) 2. 交差点付近でガードレールに衝突 3. ガードレールを避けようとしてガードレールに衝突 4. 雨の日に交差点付近の路面で滑る 5. 雨の日に道路が滑りやすくなっていたため、対向車をよけようとしたときに滑る 6. 雨あがりて、前からの車をよけようとしたとき転倒 7. 雪の日の朝、道路が凍っていて滑る 8. 水で濡れたカラータイルで滑る 9. 曲り角にあった水溜りで転倒 10. 子供をよけようとしたとき、近くに水溜りがあったので転倒 11. 雨の日、傘をさしていたため、前方不注意で転倒 12. 走行中、溝につまづいて転倒 13. 争行中、段差につまづいて転倒 14. 砂利道のため転倒(2件) 15. 電柱に衝突(3件) 16. スピードの出しすぎのため、ハンドルを切りそこねて転倒 17. 歩行者をよけようとしたとき転倒 18. 自動車をよけようとしたとき転倒	1. 雨の日、傘をさしていた為、電柱にぶつかる 2. 路面凍結のため、スリップして歩道に乗り上げて転倒 3. 路面凍結のため、スリップした 4. 路面凍結のため、急な坂道でスリップした 5. 砂利道の下り坂で転倒(2件) 6. 路肩の縁石にぶつかった 7. 信号で急停止したとき、下水の蓋がとれていて転倒 8. 車道から歩道へ行くとき、段差でつまづいた 9. 走行中、段差から落ちて転倒 10. 走行中、物につまづいて転倒(2件) 11. 車をよけようとして、溝に落ちる(2件) 12. 急な下り坂で、スピードが出て転倒 13. 路面の悪い急な下り坂で、夜、転倒 14. 段差にぶつけて、自転車破壊 15. 脇見運転のため、肩板にぶつかる 16. 脇見運転のため、電柱にぶつかる 17. 脇見運転のため、小石にぶつかる 18. 子供の飛び出しによる転倒(5件) 19. ボールを取りに来た子供をよけようとして、駐車している車に追突 20. 車の陰から子供の自転車が急に飛び出した 21. スピードの出し過ぎによる転倒 22. ボールにつまづいて転倒 23. 車をよけようとして放置自転車に接触 24. ハンドルをとられ転倒 25. 夜、電灯がない暗い場所でドブに落ちる 26. 自動車をよけようとして転倒 27. 後ろの車が前の車を追越したとき、前の車が寄ってきた	1. 路面凍結のため、スリップした 2. 舗装する前の砂利道で、雨の日、スリップした 3. 雨の後、カーブで急ブレーキをかけたときスリップして転倒 4. スリップによる転倒 5. 砂利道の歩道で転倒 6. 夜、暗い道で電柱に接触 7. 下り坂でスピードが出て転倒 8. 車が寄ってきたので、歩道に上ろうとしたとき段差で滑る 9. 後方から車が来たので、歩道に上ろうとしたとき転倒(3件) 10. 二人乗りで、車をよけようとして転倒 11. 急いでいて転倒 12. 工事中の道路で転倒 13. 大型車をよけようとして転倒 14. 前方の人をよけようとして、溝に落ちる 15. 狭い道路で、車をよけようとして壁に接触 16. 曲がり角で対向車と接触しそうになり転倒 17. 車をよけようとしたとき、壁にハンドルが接触

表 3 - 13 自転車利用者の自転車歩行者道上の走行位置

(単位：人)

	車 道 側	車道と反対側	関 係 な い	計
新 小 岩	62 (27.9)	29 (13.1)	131 (59.0)	222 (100.0%)
柏	61 (24.3)	46 (18.3)	144 (57.4)	251 (100.0%)
市 川	95 (39.1)	41 (16.9)	107 (44.0)	243 (100.0%)

表3-14 自転車利用者の自転車歩行者道に対する要望

新 小 岩	柏	市 川
○歩道を広く(37件) ○段差をなくしてほしい(17件) ○自動車専用道の設置及び増設(22件) ○道幅を広く(5件) ○自動車道と歩道の分離(15件) ○歩道の路面が悪い(ほこり、ガラス等)(5件) ○水溜りをなくしてほしい(1件) ○急に狭くなるのを直してほしい(1件) ○水に濡れたカラータイルで滑りやすい(1件) ○歩道にある電柱をなくしてほしい(2件) ○ " 占有物件をなくしてほしい(2件) ○ " バイク及び自転車をなくしてほしい(7件) ○ " 自動販売機をなくしてほしい(1件) ○ " 自転車と人を区別するブロックをなくした方がよい(1件) ○車の駐車により走行不能(1件) ○カーブミラーの設置(2件) ○ガードレールが弱い(1件) ○詳しい標識の設置(1件) ○歩道を多く(7件) ○自転車置場をふやしてほしい(5件) ○ " 整理してほしい(6件) ○ " 屋根を作してほしい(2件) ○ " オートバイを入れないで(1件) ○歩道上の並列歩行(6件) ○子供・小・中学生の自転車が危険(2件) (スピード出しすぎ、信号無視など) ○歩行者がよけようとしな(1件)	○歩道が狭い(32件) ○自転車道の舗装(1件) ○自転車道が狭い(3件) ○下水の蓋がとれている(1件) ○道巾を広く(20件) ○スロープが急(1件) ○砂利道が多い(2件) ○車道の舗装(2件) ○歩道の舗装(2件) ○歩道が欲しい(5件) ○地下道が欲しい(7件) ○交差点における内輪差による巻き込み(1件) ○凸凹、段差をなくしてほしい(27件)地下道(1件) ○水で濡れたカラータイルで滑る(1件) ○マウントアップは不要(1件) ○歩行者と車道間の溝不要(2件) ○バス停で並んでいる人々により通行しにくい(1件) ○駐車が多く通行しにくい(16件) ○交差点の見通しが悪い(3件) ○電柱が危険(5件) ○商品が道にはみ出している(1件) ○物が落ちている(2件) ○標識を明確に(1件) ○信号の増設(4件) ○カーブミラー設置(9件) ○中央分離帯の設置(1件) ○ガードレールの設置(1件) ○電燈設置(1件) ○横断歩道の設置(2件) ○見通し不良(14件) ○自転車専用道の設置(49件) ○交通量が多い(18件) ○自転車置場の設置(6件) ○自転車置場の整理(3件) ○原付が危い(1件) ○対向自転車危険(1件) ○歩行者が多い(4件) ○歩行者のルール無視(2件) ○スピードが速い(1件) ○歩行者天国内の自転車運転(2件)	○歩道を広く(18件) ○段差をなくしてほしい(10件) ○凸凹が多い(1件) ○道巾を広くしてほしい(21件) ○道路脇に車を駐車しないでほしい(1件) ○商店の歩道へのはみ出しが困る(1件) ○電柱などの障害物が多い(2件) ○歩道に商品を置かないでほしい(3件) ○道路を明るくしてほしい(2件) ○道路の曲り角のへいをネットにしてほしい(1件) ○自転車のラインの設置(2件) ○ガードレールの設置(1件) ○自転車専用道の設置(27件) ○自転車道と歩道の分離(1件) ○自転車置場の設置(1件) ○子供の飛び出し(2件) ○自転車はルールを守ってほしい(3件) ○二人乗りはやめてほしい(2件) ○ジグザグ運転やめてほしい(1件) ○オートバイが一方通行無視する(1件) ○歩行者はルールを守ってほしい(1件) ○歩行者は、よけない(2件) ○乳母車で車道を歩く(1件) ○自転車が車道に出てくる(1件) ○スピードの出しすぎ(1件)

4. 歩行者アンケート解析結果

4-1 被験者の属性

(1) 性別・年齢構成

歩行者アンケート調査で得られた有効サンプル数は、新小岩で120人、柏で109人、市川で116人であり、その性別、年齢構成は図4-1および表4-1に示すとおりである。

これによると、性別では女性が男性と比較してかなり多いことがわかる。

これは駅前広場でのアンケートであり、対象者が女性の買物客であったことと、男性の拒否率が高かったためである。

(2) 自転車の保有状況

自転車保有状況については、図4-2および表4-2に示すとおりで、自転車を保有している歩行者が新小岩、柏で約8割、市川で約6割となっている。

4-2 歩行者の事故経験割合

全サンプル調査による歩行者の事故経験割合について100人当りの事故件数で見たものが表4-3である。

これによると100人当りの事故件数は新小岩で64.2件、柏で33.0件、市川で25.9件と自転車利用者を対象としたアンケート調査結果と比べて新小岩で若干高く、柏、市川では自転車利用者の100人当りの事故件数の約半分の値となっている。

4-3 事故経験者の属性と事故内容の関連分析

「人身事故」、「接触事故」、「接触しそうになった」などの事故経験者の属性および事故内容を表4-4に示す項目について分析を行った。

以下解析結果を項目別に述べることにする。

① 性別構成

表4-5は、事故経験者の性別構成を示したものである。表の()内は100人当りの事故件数を示す。

これによると、各事故内容とも性別による顕著な差はあまり認められないものの、若干女性に事故経験者が多く見受けられる。

また、自転車利用者アンケート調査と比べてみると、各事故ともほぼ一致した100人当り事故件数^{注3)}を示す。

② 年齢構成

表4-6～表4-8は、事故内容別に事故経験者の年齢構成についてみたものである。

これによると、「人身事故」「接触事故」においてはあまり年齢の差はみられないが、「接触しそ

注3) 自転車アンケートによる100人当りの事故件数

人身事故…2～10件、接触事故…8～20件、接触しそうになった…20～30件

になった」経験者においては年齢による差が若干みられる。すなわち、歩行者における若年者層(19才以下)と高齢者層において接触しそうになった経験者が多いことが分かる。

③ 運転免許証の有無

表4-9は、事故内容別に事故経験者の運転免許証の有無についてみたものである。表中()内は、100人当り事故件数を示す。

これによると、事故内容別では地点によって、免許証ありの経験者が多くなっているものも見受けられるが、計欄でみると、免許証なしの経験者の方がよく事故を起こしていることが分かる。

④ 目的構成

表4-10は事故内容別に事故経験者の目的構成をみたものである。

これによると、主に通勤、通学、買物を目的とする場合に事故が多く生じている。

⑤ 事故パターン構成

事故内容別の事故パターンについてみたものが表4-11である。

これによると、自転車利用者アンケートでみたように「出会い頭」事故が多いのと、「正面衝突」、「追突」などもかなり多くなっているのが注目される。

⑥ 事故発生地点

事故別の事故発生地点についてみたものが表4-12である。

これによると、自転車利用者アンケート調査結果と異なり自転車歩行者道上の単路部で事故がよく発生しており、⑤の事故パターンと合わせると自転車歩行者道上での正面衝突および追突が多いことが分かる。

⑦ 怪我の症状

人身事故経験者の怪我の症状について、その件数でみたものが表4-13である。

これによると、歩行者の怪我は、全部軽傷となっており、自転車利用者アンケートとはほぼ一致していることが分かる。

また、怪我の対象者は、16件中15件が本人が怪我した場合となっている。

⑧ 時間帯構成

事故内容別に事故発生時の時間帯についてみたものが表4-14である。

これによると、「昼」と「夕」が約半数となっており、自転車利用者アンケートと同様の傾向を示している。

⑨ 混雑状況構成

事故内容別に事故発生時の混雑状況についてみたものが表4-15である。

これによると、「やや混んでいた」、「非常に混んでいた」時の事故発生割合が、自転車利用者アンケート調査結果と比較してきわめて多くなっており、⑥の事故地点と合わせると自転車歩行者道上の単路部の交通密度の高い所で、よく事故を起こしていることが分かる。

⑩ 天候状態の構成

事故内容別に事故発生時の天候についてみたものが表4-16である。

これによると、自転車利用者アンケート調査と同様に、「晴れ」の場合に多い。

4-4 交通ルールの認識度合および自転車歩行者道に対する要望

(1) 交通ルールの認識度合

表4-17は、交通ルールの認識度合を歩行者の自転車歩行者道上の歩行位置でみたものである。

これによると、「関係ない」と解答した者の数が自転車利用者アンケート調査よりも若干多くなっているのが注目される。

このことは、歩行者が自転車利用者と比べて自転車歩行者道に対する認識がやや不足していることによるものと考えられる。

(2) 自転車歩行者道に対する要望

歩行者の自転車歩行者道に対する要望についてまとめたものが表4-18である。

これによると、3の自転車利用者アンケート解析結果にもあるように「歩道を広く」、「自転車と歩行者の区分」、「自転車や商品等の歩道占有物件」、「車道と歩道間の段差の解消」などが多い要望としてあげられている。

交通安全施設としては、ガードレール、カーブミラーなどの設置があげられ、交通ルールに関しては自転車のスピードの制限、自転車の並列走行の禁止などがあげられている。

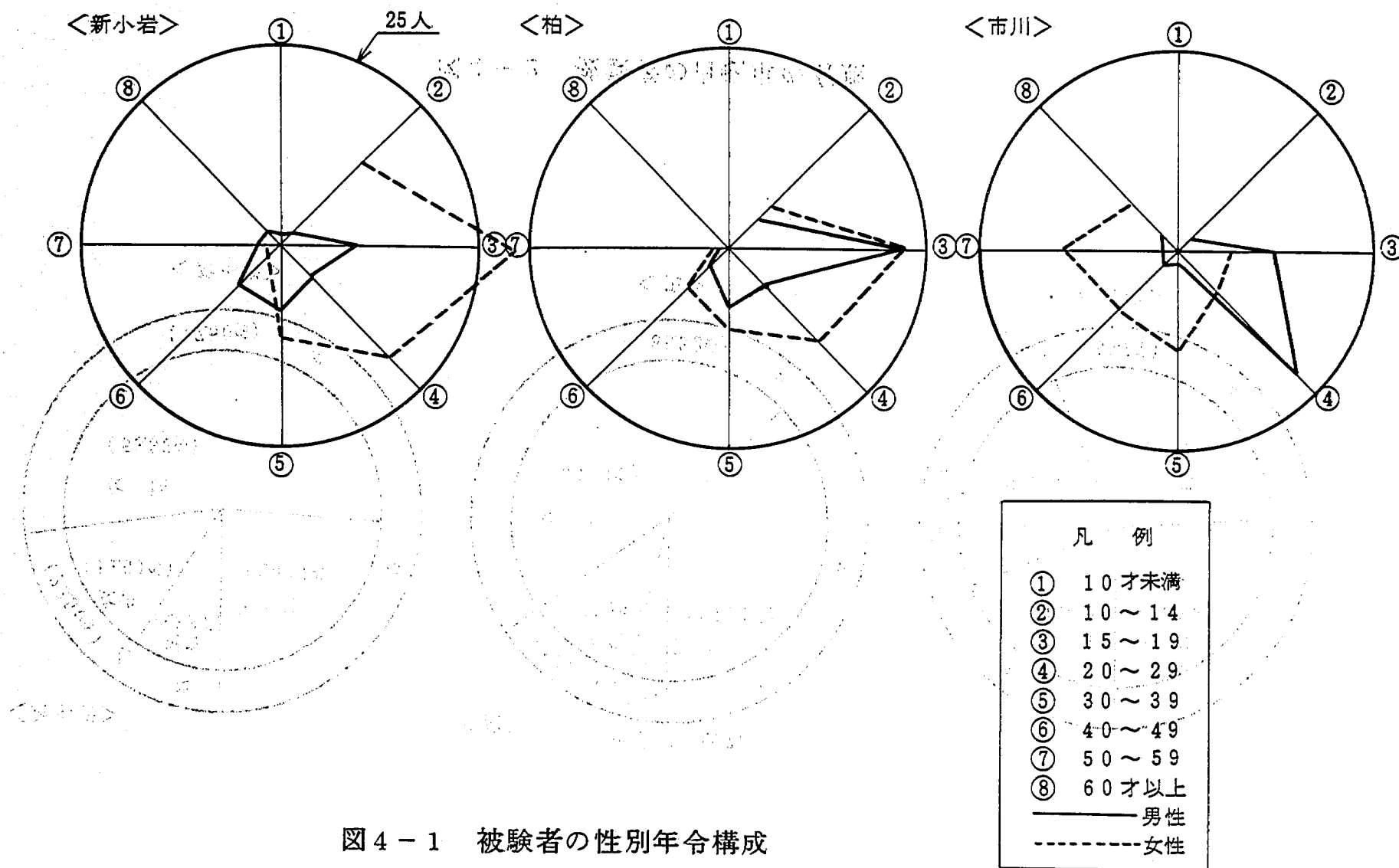


図4-1 被験者の性別年齢構成

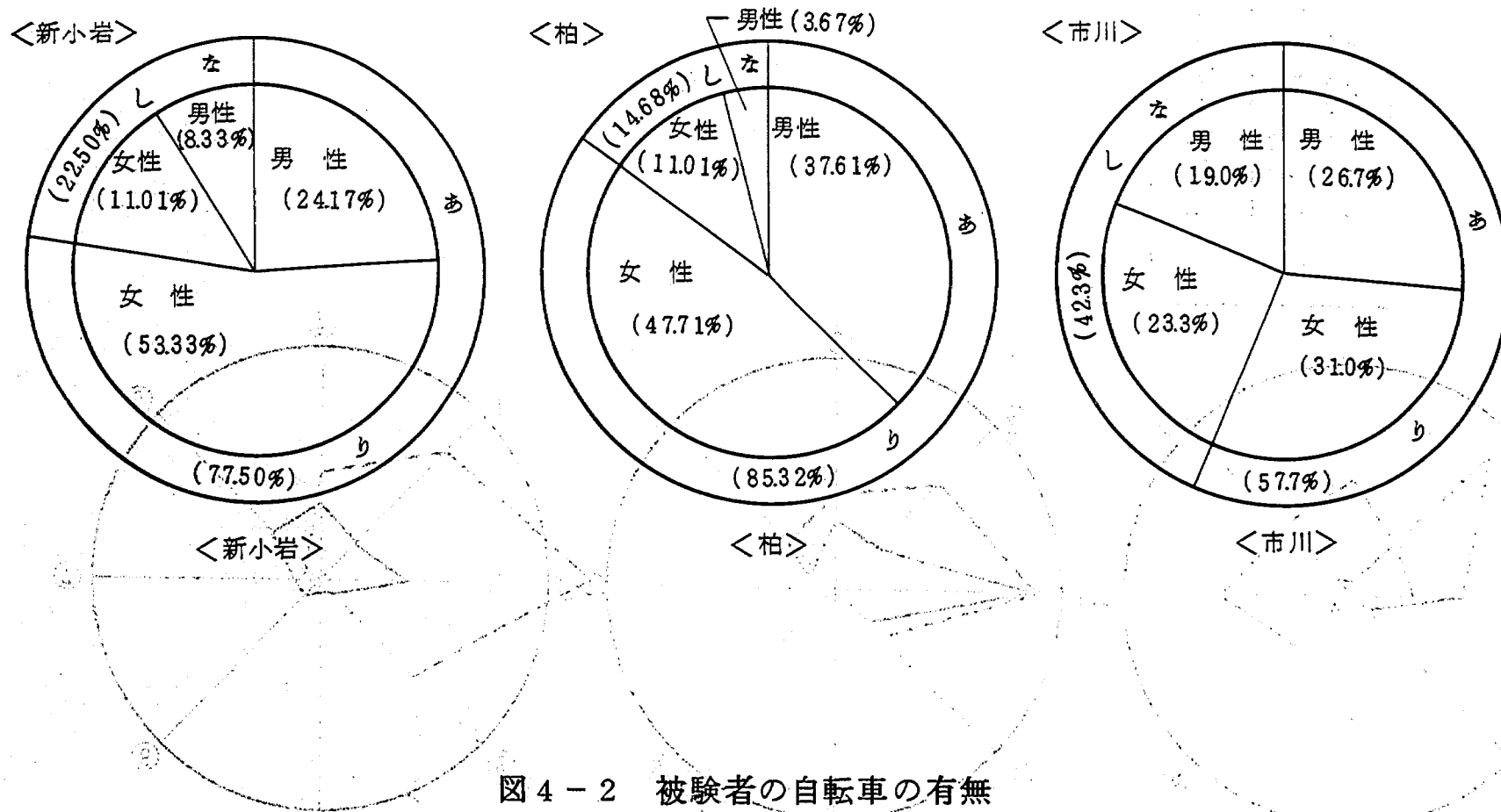


図 4 - 2 被験者の自転車の有無

表4-1 被験者の性別年齢構成

単位 人
()%

地区	性別	年齢	10才未満	10~14	15~19	20~29	30~39	40~49	50~59	60才以上	計
新小岩	男性		1 (0.83)	2 (1.67)	10 (8.33)	5 (4.17)	8 (6.67)	7 (5.83)	3 (2.50)	3 (2.50)	39 (32.50)
	女性		0 (0.00)	15 (12.50)	31 (25.83)	20 (16.66)	11 (9.17)	2 (1.67)	2 (1.67)	0 (0.00)	81 (67.50)
	計		1 (0.83)	17 (14.17)	41 (34.16)	25 (20.83)	19 (15.84)	9 (7.50)	5 (4.17)	3 (2.50)	120 (100.00)
柏	男性		0 (0.00)	5 (4.59)	22 (20.18)	6 (5.50)	8 (7.34)	3 (2.75)	1 (0.92)	0 (0.00)	45 (41.28)
	女性		0 (0.00)	7 (6.42)	22 (20.18)	16 (14.68)	10 (9.18)	7 (6.42)	2 (1.84)	0 (0.00)	64 (58.72)
	計		0 (0.00)	12 (11.01)	44 (40.36)	22 (20.18)	18 (16.52)	10 (9.17)	3 (2.75)	0 (0.00)	104 (100.00)
市川	男性		0 (0)	2 (1.7)	12 (10.3)	22 (19.1)	2 (1.7)	7 (6.0)	3 (2.6)	5 (4.3)	53 (45.7)
	女性		0 (0)	2 (1.7)	7 (6.0)	7 (6.0)	13 (11.2)	11 (9.5)	15 (13.0)	8 (6.9)	63 (54.3)
	計		0 (0)	4 (3.4)	19 (16.3)	29 (25.1)	15 (12.9)	18 (15.5)	18 (15.6)	13 (11.2)	116 (100.0)

表4-2 被験者の自転車の有無

単位 人
()%

性別	新小岩			柏			市川		
	あり	なし	計	あり	なし	計	あり	なし	計
男性	29 (24.17)	10 (8.33)	39 (32.50)	41 (37.61)	4 (3.67)	45 (41.28)	31 (26.7)	22 (19.0)	53 (57.7)
女性	64 (53.33)	17 (14.17)	81 (67.50)	52 (47.71)	12 (11.01)	64 (58.72)	36 (31.0)	27 (23.3)	63 (54.3)
計	93 (77.50)	27 (22.50)	120 (100.00)	93 (85.32)	16 (14.68)	109 (100.00)	67 (57.7)	49 (42.3)	116 (100.0)

表 4 - 3 全サンプル調査による事故経験者の割合

地点		人 身 事 故	接 触 事 故	接触しそうになった	計
新 小 岩	㊤事 故 件 数(件)	11	20	46	77
	㊦有効サンプル数(人)	120	120	120	120
	100人当りの事故件数 (㊤/㊦×100)	9.2	16.7	38.3	54.2
柏	㊤事 故 件 数(件)	2	8	26	36
	㊦有効サンプル数(人)	109	109	109	109
	100人当りの事故件数 (㊤/㊦×100)	1.8	7.3	23.8	33.0
市 川	㊤事 故 件 数(件)	3	7	20	30
	㊦有効サンプル数(人)	116	116	116	116
	100人当りの事故件数 (㊤/㊦×100)	2.6	6.0	17.2	25.9

表 4 - 4 事故経験者の属性および事故内容の分析事項

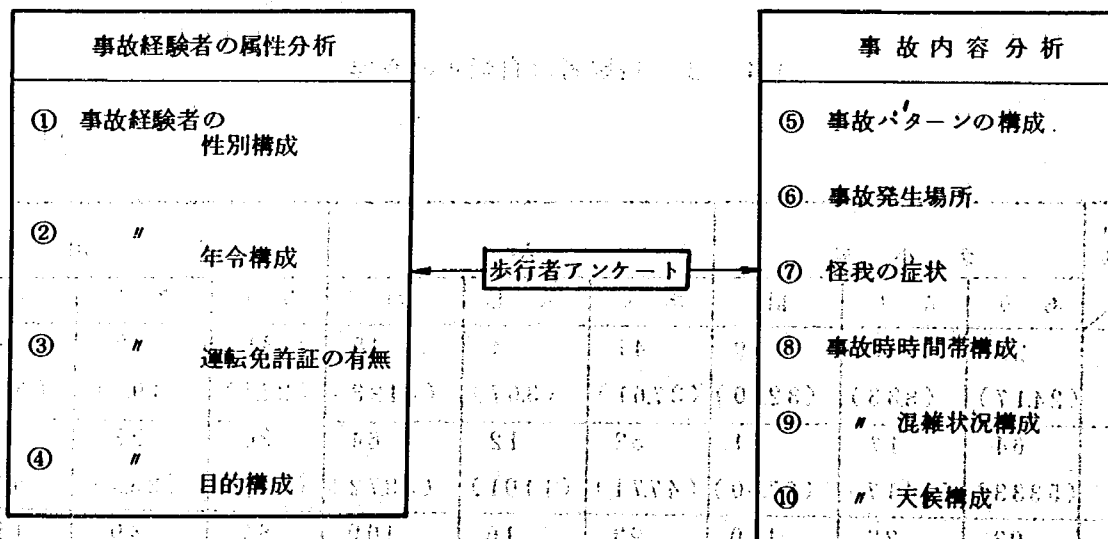


表 4 - 5 事故経験者の性別構成

(単位：件)

地 点		人 身 事 故	接 触 事 故	接触しそうになった	計
新 小 岩	男 性(件)	1 (2.6)	10 (25.6)	12 (30.8)	23 (59.0)
	女 性(件)	10 (12.3)	10 (12.3)	34 (42.0)	54 (66.7)
	有効サンプル数(人)	39 81) 120	39 81) 120	39 81) 120	39 81) 120
柏	男 性(件)	0 (—)	3 (6.7)	6 (13.3)	9 (20.0)
	女 性(件)	2 (3.1)	5 (7.8)	20 (31.3)	27 (42.2)
	有効サンプル数(人)	45 64) 109	45 64) 109	45 64) 109	45 64) 109
市 川	男 性(件)	3 (5.7)	2 (3.8)	9 (16.9)	14 (26.4)
	女 性(件)	0 (—)	5 (7.9)	11 (17.5)	16 (25.4)
	有効サンプル数(人)	53 63) 116	53 63) 116	53 64) 116	53 63) 116

注) ()内は100人当りの事故件数

有効サンプル数 上段；男性 下段；女性

表 4 - 6 人身事故経験者の年齢構成

新 小 岩

年齢 \ 項目	(A) 件 数	(B)有効サンプル数 (人)	(B) / (A)	100人当り事故件数
～ 9	0	1	—	0.0
10～14	1	17	17.0	5.8
15～19	6	41	6.8	14.6
19才以下小計	7	59	8.4	11.9
20～29	3	25	8.3	12.0
30～39	1	19	19.0	5.3
40～49	0	9	—	0.0
50～59	0	5	—	0.0
60～	0	3	—	0.0
20才以上小計	4	61	15.3	6.6
合 計	11	120	10.9	9.2

柏

年齢 \ 項目	(A) 件 数	(B)有効サンプル数 (人)	(B) / (A)	100人当り事故件数
～ 9	—	0	—	—
10～14	1	12	12.0	8.3
15～19	0	44	—	0.0
19才以下小計	1	56	56.0	18
20～29	1	22	22.0	4.5
30～39	0	18	—	0.0
40～49	0	10	—	0.0
50～59	0	3	—	0.0
60～	—	0	—	—
20才以上小計	1	53	53.0	1.9
合 計	2	109	54.5	1.8

市 川

年齢 \ 項目	(A) 件 数	(B)有効サンプル数 (人)	(B) / (A)	100人当り事故件数
～ 9	—	0	—	—
10～14	1	4	4.0	25.0
15～19	0	19	—	0.0
20才以下小計	1	23	23.0	4.3
20～29	0	29	—	0.0
30～39	0	15	—	0.0
40～49	1	18	18.0	5.6
50～59	0	18	—	0.0
60～	1	13	13.0	7.7
20才以上小計	2	93	46.5	2.2
合 計	2	116	58.0	1.7

表 4 - 7 接触事故経験者の年齢構成

新 小 岩

年齢 \ 項目	(A) 件 数	(B) 有効サンプル数 (人)	(B) / (A)	100人当り事故件数
～ 9	0	1	—	0.0
10～14	4	17	4.3	23.5
15～19	4	41	10.3	9.8
20才以下小計	8	59	7.4	13.6
20～29	5	25	5.0	20.0
30～39	4	19	4.8	21.1
40～49	3	9	3.0	33.3
50～59	0	5	—	0.0
60～	0	3	—	0.0
20才以上小計	12	61	5.1	19.7
合 計	20	120	6.0	16.7

柏

年齢 \ 項目	(A) 件 数	(B) 有効サンプル数 (人)	(B) / (A)	100人当り事故件数
～ 9	—	0	—	—
10～14	0	12	—	0.0
15～19	1	44	44.0	2.3
20才以上小計	1	56	56.0	1.8
20～29	4	22	5.5	18.2
30～39	2	18	9.0	1.1
40～49	1	10	10.0	10.0
50～59	0	3	—	0.0
60～	—	0	—	—
20才以上小計	7	53	7.6	13.2
合 計	8	109	13.6	7.3

市 川

年齢 \ 項目	(A) 件 数	(B) 有効サンプル数 (人)	(B) / (A)	100人当り事故件数
～ 9	—	0	—	—
10～14	1	4	4.0	25.0
15～19	2	19	9.5	10.5
20才以下小計	3	23	7.7	13.0
20～29	2	29	14.5	6.9
30～39	1	15	15.0	6.7
40～49	0	18	—	0.0
50～59	1	18	18.0	5.6
60～	0	13	—	0.0
20才以上小計	4	93	23.3	4.3
合 計	7	116	16.6	6.0

表 4 - 8 接触しそうなになった経験者の年齢構成

新 小 岩

年齢 \ 項目	(A) 件 数	(B) 有効サンプル数 (人)	(B) / (A)	100人当り事故件数
～ 9	1	1	1.0	10.00
10～14	9	17	1.9	52.9
15～19	18	41	2.3	43.9
20才以下小計	28	59	2.1	47.5
20～29	7	25	3.6	28.0
30～39	5	19	3.8	26.3
40～49	2	9	4.5	22.2
50～59	4	5	1.3	80.0
60～	0	3	—	0.0
20才以上小計	18	61	3.4	29.5
合 計	46	120	2.6	38.3

柏

年齢 \ 項目	(A) 件 数	(B) 有効サンプル数 (人)	(B) / (A)	100人当り事故件数
～ 9	—	0	—	—
10～14	3	12	4.0	25.0
15～19	16	44	2.8	36.4
20才以下小計	19	56	2.9	33.9
20～29	2	22	11.0	9.1
30～39	1	18	18.0	5.6
40～49	2	10	5.0	20.0
50～59	2	3	1.5	66.7
60～	—	0	—	—
20才以上小計	7	53	7.6	132.1
合 計	26	109	4.2	23.9

市 川

年齢 \ 項目	(A) 件 数	(B) 有効サンプル数 (人)	(B) / (A)	100人当り事故件数
～ 9	—	0	—	—
10～14	1	4	4.0	25.0
15～19	3	19	6.3	15.8
20才以下小計	4	23	5.8	17.4
20～29	5	29	5.8	17.2
30～39	2	15	7.5	13.3
40～49	5	18	3.6	27.8
50～59	3	18	6.0	16.7
60～	1	13	13.0	7.7
20才以上小計	16	93	5.8	17.2
合 計	20	116	5.8	17.2

表 4-9 事故経験者の免許証の有無

(単位;件)

地 点	免許証の有無	人 身 事 故	接 触 事 故	接触しそうになった	計
新 小 岩	あ り	1 (32)	6 (19.4)	9 (29.0)	16 (51.6)
	な し	10 (11.2)	14 (15.7)	37 (41.6)	61 (68.5)
	有効サンプル数	31) 89) 120	31) 89) 120	31) 89) 120	31) 89) 120
柏	あ り	1 (4.5)	0 (—)	3 (13.7)	4 (18.2)
	な し	1 (1.1)	8 (9.2)	23 (26.3)	32 (36.8)
	有効サンプル数	22) 87) 109	22) 87) 109	22) 87) 109	22) 87) 109
市 川	あ り	1 (2.4)	2 (4.9)	5 (12.2)	8 (19.5)
	な し	2 (2.7)	5 (6.7)	15 (20.0)	22 (29.3)
	有効サンプル数	41) 75) 116	41) 75) 116	41) 75) 116	41) 75) 116

注) ()内は 100 人当りの事故件数

有効サンプル数 上段;あり 下段;なし

表 4-10 事故経験者の目的

(単位;件)

地 点	目 的	人 身 事 故	接 触 事 故	計
新 小 岩	① 通 勤		5 (25.0)	5 (16.1)
	② 通 学	5 (45.4)	6 (30.0)	11 (35.5)
	③ 買 物	5 (95.4)	5 (25.0)	10 (32.3)
	④ 商 用			
	⑤ レクリエーション	1 (9.2)	4 (20.0)	5 (16.1)
	⑥ そ の 他			
	計	11 (100.0%)	20 (100.0%)	31 (100.0%)
柏	①		1 (12.5)	1 (10.0)
	②		1 (12.5)	1 (10.0)
	③	2 (100.0)	4 (50.0)	6 (60.0)
	④			
	⑤		2 (25.0)	2 (20.0)
	⑥			
	計	2 (100.0%)	8 (100.0%)	10 (100.0%)
市 川	①			
	②		4 (57.1)	4 (40.0)
	③	1 (33.3)	3 (42.9)	4 (40.0)
	④			
	⑤			
	⑥	2 (66.7)		2 (20.0)
	計	3 (100.0%)	7 (100.0%)	10 (100.0%)

表 4 - 11 事故経験者の事故パターン

(単位;件)

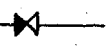
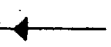
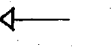
地 点	事故 パターン	人 身 事 故	接 触 事 故	接触しそうになった	計
新 小 岩	① 	2 (18.2)	3 (15.0)	9 (19.5)	14 (18.2)
	② 	4 (36.4)	7 (35.0)	12 (26.0)	23 (29.9)
	③ 	1 (9.1)		2 (4.4)	3 (3.9)
	④ 	1 (9.1)	2 (10.0)	2 (4.4)	3 (3.9)
	⑤ 	3 (27.2)	8 (40.0)	19 (41.3)	24 (31.1)
	⑥ そ の 他			2 (4.4)	10 (13.0)
	計	11 (100.0%)	20 (100.0%)	46 (100.0%)	77 (100.0%)
柏	①		1 (12.5)	2 (7.7)	3 (8.3)
	②		2 (25.0)	7 (26.9)	9 (25.0)
	③				
	④		1 (12.5)	4 (15.4)	5 (13.9)
	⑤	2 (100.0)	3 (37.5)	13 (15.0)	18 (50.0)
	⑥		1 (12.5)		1 (2.8)
	計	2 (100.0%)	8 (100.0%)	26 (100.0%)	36 (100.0%)
市 川	①	1 (33.3)	1 (14.2)	8 (40.0)	10 (33.3)
	②		2 (28.6)	4 (20.0)	6 (20.0)
	③				
	④	1 (33.3)	2 (28.6)	2 (10.0)	5 (16.7)
	⑤	1 (33.3)	2 (28.6)	5 (25.0)	8 (26.7)
	⑥			1 (5.0)	1 (3.3)
	計	3 (100.0%)	7 (100.0%)	20 (100.0%)	30 (100.0%)

表 4 - 12 事故経験者の接触場所

(単位; 件)

地点	接触場所	人身事故	接触事故	接触しそうになった	計
新 小 岩	①			2 (4.3)	2 (2.6)
	②	3 (27.3)	7 (35.0)	13 (28.3)	23 (29.9)
	③	2 (18.1)	3 (15.0)	2 (4.3)	7 (9.1)
	④	3 (27.3)	5 (25.0)	16 (34.8)	24 (31.2)
	⑤	3 (27.3)	5 (25.0)	9 (19.5)	17 (22.1)
	⑥ その他			4 (8.8)	4 (5.2)
	計	11 (100.0%)	20 (100.0%)	46 (100.0%)	77 (100.0%)
柏	①	1 (50.0)		1 (3.8)	2 (5.6)
	②		3 (37.5)	9 (34.6)	12 (33.3)
	③			1 (3.8)	1 (2.8)
	④	1 (50.0)	3 (37.5)	10 (38.6)	14 (38.9)
	⑤		2 (25.0)	4 (15.4)	6 (16.7)
	⑥			1 (3.8)	1 (2.7)
	計	2 (100.0%)	8 (100.0%)	26 (100.0%)	36 (100.0%)
市 川	①	1 (33.3)	1 (14.3)	4 (20.0)	6 (20.0)
	②	1 (33.3)	2 (28.6)	7 (35.0)	10 (33.3)
	③				
	④		1 (14.3)	1 (5.0)	2 (6.7)
	⑤	1 (33.3)	3 (42.8)	3 (15.0)	7 (23.3)
	⑥			5 (25.0)	5 (16.7)
	計	3 (100.0%)	7 (100.0%)	20 (100.0%)	30 (100.0%)

注) ①, ②, ③地点は自転車, 歩行者道あり。

③, ④地点は自転車, 歩行者道なし。

表 4 - 13 人身事故経験者の怪我の症状

(単位; 件)

地点	裂傷	擦過傷	打撲傷	骨折	切断	脱臼	捻座	むちうち	その他	不明	計
新小岩	3	3	5								11
柏		2									2
市川		3									3
計	3	8	5								16

注) 上記数値は, 本人および相手がけがの時は2件

表4-14 事故発生当時の時間帯

(単位:件)

地点	時間帯	人身事故	接触事故	接触しそうになった	計
新 小 岩	朝	—	4 (20.0)	9 (19.6)	13 (16.9)
	昼	5 (45.4)	6 (30.0)	12 (26.1)	23 (29.9)
	夕	5 (45.4)	10 (50.0)	18 (39.1)	33 (42.8)
	夜	1 (9.1)	—	6 (13.0)	7 (9.1)
	不 明	—	—	1 (2.2)	1 (1.3)
	計	11 (100.0%)	20 (100.0%)	46 (100.0%)	77 (100.0%)
柏	朝	—	1 (12.5)	1 (3.8)	2 (5.6)
	昼	1 (50.0)	5 (62.5)	10 (38.5)	16 (44.4)
	夕	1 (50.0)	1 (12.5)	14 (53.9)	16 (44.4)
	夜	—	1 (12.5)	—	1 (2.8)
	不 明	—	—	1 (3.8)	1 (2.8)
	計	2 (100.0%)	8 (100.0%)	26 (100.0%)	36 (100.0%)
市 川	朝	—	1 (14.2)	3 (15.0)	4 (13.3)
	昼	1 (33.3)	3 (42.9)	5 (25.0)	9 (30.0)
	夕	1 (33.3)	3 (42.9)	10 (50.0)	14 (46.7)
	夜	—	—	—	—
	不 明	1 (33.3)	—	2 (10.0)	3 (10.0)
	計	3 (100.0%)	7 (100.0%)	20 (100.0%)	30 (100.0%)

表4-15 事故発生当時の混雑状況

(単位:件)

地点	混雑状況	人身事故	接触事故	接触しそうになった	計
新 小 岩	1. 非常に混んでいた	3 (27.3)	6 (30.0)	9 (19.6)	18 (23.4)
	2. やや混んでいた	3 (27.3)	5 (25.0)	12 (26.1)	20 (26.0)
	3. すいていた	5 (45.4)	9 (45.0)	24 (52.1)	38 (47.3)
	4. 不 明	—	—	1 (2.2)	1 (1.3)
	計	11 (100.0%)	20 (100.0%)	46 (100.0%)	77 (100.0%)
柏	1.	—	1 (12.5)	9 (34.6)	10 (27.8)
	2.	1 (50.0)	1 (12.5)	3 (11.5)	5 (13.9)
	3.	1 (50.0)	6 (75.0)	14 (53.9)	21 (58.3)
	4.	—	—	—	—
	計	2 (100.0%)	8 (100.0%)	26 (100.0%)	36 (100.0%)
市 川	1.	—	1 (14.2)	1 (5.0)	2 (6.7)
	2.	3 (100.0)	3 (42.9)	14 (70.0)	20 (66.7)
	3.	—	3 (42.9)	4 (20.0)	7 (23.3)
	4.	—	—	1 (5.0)	1 (3.3)
	計	3 (100.0%)	7 (100.0%)	20 (100.0%)	30 (100.0%)

表 4 - 16 事故発生当時の天候

(単位;件)

地 点	天 候	人 身 事 故	接 触 事 故	接触しそうになった	計
新 小 岩	晴 れ	10 (90.9)	15 (75.0)	28 (62.2)	53 (68.8)
	く も り	1 (9.1)	4 (20.0)	14 (31.1)	19 (24.7)
	雨	—	1 (5.0)	—	1 (1.3)
	雪	—	—	—	—
	不 明	—	—	4 (6.7)	4 (5.2)
	計	11 (100.0)	20 (100.0)	46 (100.0)	77 (100.0)
柏	晴 れ	—	5 (62.5)	21 (80.8)	26 (72.2)
	く も り	1 (50.0)	2 (25.0)	3 (11.5)	6 (16.7)
	雨	—	1 (12.5)	—	1 (2.8)
	雪	—	—	—	—
	不 明	1 (50.0)	—	2 (7.7)	3 (8.3)
	計	2 (100.0)	8 (100.0)	26 (100.0)	36 (100.0)
市 川	晴 れ	3 (100.0)	5 (71.4)	15 (75.0)	23 (76.7)
	く も り	—	2 (28.6)	1 (5.0)	3 (10.0)
	雨	—	—	1 (5.0)	1 (3.3)
	雪	—	—	—	—
	不 明	—	—	3 (15.0)	3 (10.0)
	計	3 (100.0)	7 (100.0)	20 (100.0)	30 (100.0)

表 4 - 17 歩行者の自転車歩行者道の走行位置

(単位;人)

	車 道 側	車道と反対側	開 係 な い	計
新 小 岩	10 (8.3)	34 (28.3)	76 (63.4)	120 (100.0%)
柏	8 (7.8)	39 (35.8)	62 (56.9)	109 (100.0%)
市 川	9 (7.8)	40 (34.5)	67 (57.7)	116 (100.0%)

表 4 - 18 歩行者の自転車歩行者道に対する要望

新 小 岩	柏	市 川
○ 歩道を広くしてほしい(25件) ○ 自転車道と歩道を区別してほしい(14件)	○ 歩道を広くしてほしい(18件) ○ 段差をなくしてほしい(13件)	○ 段差をなくしてほしい(1件) ○ 歩道を広くしてほしい(6件)
○ 歩道に自転車を置かないでほしい(3件) ○ 縁をふやしてほしい(2件) ○ 商品が路上にはみ出して置いてある(3件) ○ ラインを引いてほしい(1件) ○ ガード下を明るく(1件)	○ 舗装してほしい(4件) ○ カラータイルはすべりやすい(1件) ○ 歩道に自転車を置かないでほしい(11件) ○ 歩道に荷物を置かないでほしい(2件) ○ 見通しが悪い(1件) ○ きれいな(カラフル)な歩道にしてほしい(1件) ○ ガードレールの設置(1件) ○ 信号が多い(1件)	○ 車道を広くしてほしい(4件) ○ 障害者用の道路が必要(1件) ○ 歩道に自転車を置かないでほしい(7件) ○ 歩道に荷物を置かないでほしい(1件) ○ 商品が路上にはみ出して置いてある(2件) ○ 自動車通行止の決定をはっきりさせる(2件) ○ カーブミラーを設置してほしい(1件)
○ 歩道を設置してほしい(2件) ○ 交通ルールが守られてない(1件) ○ 自転車置場の設置(1件) ○ 自転車置場の整理(2件) ○ 自転車専用道の設置(3件)	○ 自転車道と歩道を区別してほしい(13件) ○ 自転車専用道の設置(9件) ○ 自転車の並行走行やめてほしい(1件) ○ 歩道がないので怖い(1件) ○ スピードを落して走行してほしい(7件) ○ 駐車を整備してほしい(2件)	○ 両側に歩道をつけてほしい(2件) ○ 自転車専用道のマークが不明確(11件) ○ 自転車道と歩道を区別する(11件) ○ 自転車のスピードを制限する(3件) ○ 自転車のマナーが悪い(3件)

5. まとめおよび今後の課題

昭和54年度および昭和55年度の実態調査の結果、自転車相互および自転車と歩行者の事故には以下のような特性があると思われる。ただし、以下の議論は事故件数についてのものであり、交通量によって換算した事故率によるものではない。

- ① 年令構成でみると若年層にやや事故が多い。
- ② 免許証のない人に事故が多く、交通ルールの認識程度が事故の発生に影響を与える。
- ③ 事故パターンについては出会い頭の事故が多く、また自転車相互の事故の方が重大事故につながりやすい。
- ④ 事故発生場所は裏通りの交差点が多い。
- ⑤ 事故の警察への届け出はほとんど行なわれていない。
- ⑥ 道路が、すいているときに重大事故が発生している。

本調査においては、以上のような事故実態の特性を把握することができたが、今後は事故発生場所の道路状況などを調査し、歩行者・自転車の安全通行のための対策などを検討していくことが必要であろう。

あ と が き

昭和54年度および昭和55年度は街頭アンケート調査により、自転車相互および自転車と歩行者の事故の実態把握を行なったが、安全対策の策定までには至らなかった。

今後は事故発生場所の現地調査などを行ない、歩行者自転車の安全通行のための対策を検討していく必要がある。

付

表

付表1 人身事故経験者の性別構成（亀戸）

（単位：人）

性別 \ 項目	(A) 経験者	(B) 有効サンプル	* (B) / (A)	100人当り経験者
男	5	219	43.8	2.3
女	3	123	41.0	2.4
合計	8	342	42.8	2.3

注) * (B)/(A)は経験者1人当りの有効サンプル数で、この人数に1人が経験者となる。

付表2 接触事故経験者の性別構成（亀戸）

（単位：人）

性別 \ 項目	(A) 経験者	(B) 有効サンプル	* (B) / (A)	100人当り経験者
男	24	219	9.1	11.0
女	20	123	6.2	16.3
合計	44	342	7.8	12.9

付表3 接触事故を起しそうになった経験者の性別構成（亀戸）

（単位：人）

性別 \ 項目	(A) 経験者	(B) 有効サンプル	* (B) / (A)	100人当り経験者
男	78	219	2.8	35.6
女	46	123	2.7	37.3
合計	124	342	2.8	36.3

付表4 人身事故経験者の性別構成（花小金井）

（単位：人）

性別 \ 項目	(A) 経験者	(B) 有効サンプル	* (B) / (A)	100人当り経験者
男	6	161	26.8	3.7
女	8	193	24.1	4.1
合計	14	354	25.3	4.0

付表5 接触事故経験者の性別構成（花小金井）

（単位：人）

性別 \ 項目	(A) 経験者	(B) 有効サンプル	* (B) / (A)	100人当り経験者
男	26	161	6.2	16.1
女	19	193	10.2	9.8
合 計	45	354	7.9	12.7

付表6 接触事故を起しそうになった経験者の性別構成（花小金井）

（単位：人）

性別 \ 項目	(A) 経験者	(B) 有効サンプル	* (B) / (A)	100人当り経験者
男	66	161	2.4	41.0
女	99	193	1.9	51.3
合 計	165	354	2.1	46.6

付表7 人身事故経験者の性別構成

地点	性別	(A) 件数	(B) 有効サンプル数 (人)	* (B) / (A)	100人当り事故件数
新小岩	男	13	125	9.6	10.4
	女	7	97	13.9	7.2
	合 計	20	222	11.1	9.0
柏	男	3	127	42.3	2.4
	女	1	124	124	0.8
	合 計	4	251	62.8	1.6
市川	男	5	91	18.2	5.5
	女	14	152	10.9	9.2
	合 計	19	243	12.8	7.8

※) 有効サンプル数を件数で除したもので、この人数当り1件の割合で事故がおきている。

付表8 接触事故経験者の性別構成

地点	性 別	(A) 件 数	(B) 有効サンプル数 (人)	* (B) / (A)	100人当り事故件数
新 小 岩	男	17	125	7.3	13.6
	女	19	97	5.1	19.6
	合 計	36	222	6.2	16.2
柏	男	7	127	18.1	5.5
	女	12	124	10.3	9.7
	合 計	19	251	13.2	7.6
市 川	男	8	91	11.4	8.8
	女	12	152	12.7	7.9
	合 計	20	243	12.2	8.2

※) 有効サンプル数を件数で除したもので、この人数で1件事故がおきている。

付表9 接触しそうになった経験者の性別構成

地点	性 別	(A) 件 数	(B) 有効サンプル数 (人)	* (B) / (A)	100人当り事故件数
新 小 岩	男	30	125	4.2	24.0
	女	26	97	3.7	26.8
	合 計	56	222	4.0	25.2
柏	男	34	127	3.7	26.8
	女	28	124	4.4	22.6
	合 計	62	251	4.0	24.7
市 川	男	13	91	7.0	14.3
	女	47	152	3.2	30.9
	合 計	60	243	4.1	24.7

※) 有効サンプル数を件数で除したもので、この人数で1件事故がおきている。

付表 10 単独事故経験者の性別構成

地点	性別	(A) 件数	(B) 有効サンプル数(人)	* (B) / (A)	100人当り事故件数
新 小 岩	男	13	125	9.6	10.4
	女	16	97	6.1	16.5
	合計	29	222	7.7	13.1
柏	男	24	127	5.3	18.9
	女	19	124	6.5	15.3
	合計	43	251	5.8	17.1
市 川	男	10	91	9.1	11.0
	女	28	152	5.4	18.4
	合計	38	243	6.4	15.6

*) 有効サンプル数を件数で除したもので、この人数で1件事故がおきている。

付表 11 人身事故経験者の年齢構成 (亀戸)

(単位:人)

年齢	項目	(A) 経験者	(B) 有効サンプル	(B) / (A)	100人当り経験者
10歳未満		1	7	7.0	14.3
10～14		1	44	44.0	2.3
15～19		4	88	22.0	4.5
19歳以下小計		6	139	23.2	4.3
20～29		1	43	43.0	2.3
30～39		0	50	—	0.0
40～49		0	47	—	0.0
50～59		1	45	45.0	2.2
60歳以上		0	18	—	0.0
20歳以上小計		2	203	101.5	1.0
合計		8	342	42.8	2.3

付表12 接触事故経験者の年齢構成（亀戸）

（単位：人）

年齢	項目	(A) 経験者	(B) 有効サンプル	(B) / (A)	100人当り経験者
10歳未満		2	7	3.5	28.6
10～14		7	44	6.3	15.9
15～19		22	88	4.0	25.0
19歳以下小計		31	139	4.5	22.3
20～29		4	43	10.8	9.3
30～39		6	50	8.3	12.0
40～49		2	47	23.5	4.3
50～59		1	45	45.0	2.2
60歳以上		0	18	—	0.0
20歳以上小計		13	203	15.6	6.4
合計		44	342	7.8	12.9

付表13 接触事故を起しそうになった経験者の年齢構成（亀戸）

（単位：人）

年齢	項目	(A) 経験者	(B) 有効サンプル	(B) / (A)	100人当り経験者
10歳未満		4	7	1.8	57.1
10～14		24	44	1.8	54.6
15～19		46	88	1.9	52.3
19歳以下小計		74	139	1.9	53.2
20～29		13	43	3.3	30.2
30～39		17	50	2.9	34.0
40～49		13	47	3.6	27.7
50～59		7	45	6.4	15.6
60歳以上		0	18	—	0.0
20歳以上小計		50	203	4.1	24.6
合計		124	342	2.8	36.3

付表 14 人身事故経験者の年齢構成（花小金井）

（単位：人）

年齢 \ 項目	(A) 経験者	(B) 有効サンプル	(B) / (A)	100人当り経験者
10歳未満	0	0	—	—
10～14	2	36	18.0	5.6
15～19	4	109	27.3	3.7
19歳以下小計	6	145	24.2	4.1
20～29	3	40	13.3	7.5
30～39	3	62	20.7	4.8
40～49	0	60	—	0.0
50～59	1	36	36.0	2.8
60歳以上	1	11	11.0	9.1
20歳以上小計	8	209	26.1	3.8
合 計	14	354	25.3	4.0

付表 15 接触事故経験者の年齢構成（花小金井）

（単位：人）

年齢 \ 項目	(A) 経験者	(B) 有効サンプル	(B) / (A)	100人当り経験者
10歳未満	0	0	—	—
10～14	10	36	3.6	27.8
15～19	24	109	4.5	22.0
19歳以下小計	34	145	4.3	23.4
20～29	1	40	40.0	2.5
30～39	8	62	7.8	12.9
40～49	1	60	60.0	1.7
50～59	1	36	36.0	2.8
60歳以上	0	11	—	0.0
20歳以上小計	11	209	19.0	5.3
合 計	45	354	7.9	12.7

付表 16 接触事故を起しそうになった経験者の年齢構成（花小金井）

（単位：人）

年齢	項目	(A) 経験者	(B) 有効サンプル	(B) / (A)	100人当り経験者
10歳未満		0	0	—	—
10～14		15	36	2.4	41.7
15～19		58	109	1.9	53.2
19歳以下小計		73	145	2.0	50.3
20～29		17	40	2.4	42.5
30～39		33	62	1.9	53.2
40～49		24	60	2.5	40.0
50～59		15	36	2.4	41.7
60歳以上		3	11	3.7	27.3
20歳以上小計		92	209	2.3	44.0
合計		165	354	2.1	46.6

付表 17 人身事故経験者の年齢構成

新 小 岩

年齢	項目	(A) 件数	(B) 有効サンプル数 (人)	(B) / (A)	100人当り事故件数
10歳未満		—	2	—	0.0
10～14		6	43	7.2	14.0
15～19		12	83	6.9	14.5
19歳以下小計		18	128	7.1	14.1
20～29		2	26	13.0	7.7
30～39		—	29	—	0.0
40～49		—	20	—	0.0
50～59		—	14	—	0.0
60歳以上		—	5	—	0.0
20歳以上小計		2	94	47.0	2.1
合計		20	222	11.0	9.0

柏

年齢 \ 項目	(A) 件 数	(B) 有 効 サ ン プ ル 数 (人)	(B) / (A)	100人当り事故件数
10歳未満	—	0	—	—
10～14	—	28	—	0.0
15～19	1	73	73.0	1.4
19歳以下小計	1	101	101.0	1.0
20～29	1	40	40.0	2.5
30～39	—	44	—	0.0
40～49	1	37	37.0	2.7
50～59	1	14	14.0	7.1
60歳以上	—	15	—	0.0
20歳以上小計	3	150	50.0	2.0
合 計	4	251	62.8	1.6

付表 17 のつづき

市 川

年齢 \ 項目	(A) 件 数	(B) 有 効 サ ン プ ル 数 (人)	(B) / (A)	100人当り事故件数
10歳未満	—	0	—	—
10～14	1	34	34.0	2.9
15～19	10	94	9.4	10.6
19歳以下小計	11	128	11.6	8.6
20～29	4	45	11.3	8.9
30～39	1	29	29.0	3.4
40～49	2	28	14.0	7.1
50～59	1	12	12.0	8.3
60歳以上	—	1	—	0.0
20歳以上小計	8	115	14.4	7.0
合 計	19	243	12.8	7.8

付表 18 接触事故経験者の年齢構成

新 小 岩

年齢 \ 項目	(A) 件 数	(B) 有効サンプル数 (人)	(B) / (A)	100人当り事故件数
10歳未満	—	2	—	0.0
10～14	8	43	5.4	18.6
15～19	15	83	5.5	18.0
19歳以下小計	23	128	5.6	18.0
20～29	3	26	8.7	11.5
30～39	4	29	7.3	13.8
40～49	5	20	4.0	25.0
50～59	1	14	14.0	7.1
60歳以上	—	5	—	0.0
20歳以上小計	13	94	7.2	13.8
合 計	36	222	6.2	16.2

柏

年齢 \ 項目	(A) 件 数	(B) 有効サンプル数 (人)	(B) / (A)	100人当り事故件数
10歳未満	—	0	—	—
10～14	3	28	9.3	10.7
15～19	6	73	12.2	8.2
19歳以下小計	9	101	11.2	8.9
20～29	4	40	10.0	10.0
30～39	4	44	11.0	9.1
40～49	1	37	37.0	2.7
50～59	1	14	14.0	7.1
60歳以上	—	15	—	0.0
20歳以上小計	10	150	15.0	6.7
合 計	19	251	13.2	7.6

付表 19 接触しそようになった経験者の年齢構成

新 小 岩

年齢 \ 項目	(A) 件 数	(B) 有効サンプル数	(B) / (A)	100人当り事故件数
10歳未満	1	2	2.0	5.0
10～14	10	43	4.3	23.3
15～19	23	83	3.6	27.7
19歳以下小計	34	128	3.8	26.6
20～29	10	26	2.6	38.5
30～39	9	29	3.2	31.0
40～49	1	20	2.0	5.0
50～59	2	14	7.0	14.3
60歳以上	—	5	—	0.0
20歳以上小計	22	68	3.1	32.4
合 計	56	222	4.0	25.2

柏

年齢 \ 項目	(A) 件 数	(B) 有効サンプル数	(B) / (A)	100人当り事故件数
10歳未満	—	0	—	—
10～14	11	28	2.5	39.3
15～19	21	73	3.5	28.8
19歳以下小計	32	101	3.2	31.7
20～29	7	40	5.7	17.5
30～39	11	44	4.0	25.0
40～49	7	37	5.3	18.9
50～59	2	14	7.0	14.3
60歳以上	3	15	5.0	20.0
20歳以上小計	20	150	5.0	20.0
合 計	62	251	4.0	24.7

付表 19 のつづき

市 川

年齢 \ 項目	(A) 件 数	(B) 有効サンプル数	(B) / (A)	100 人当り事故件数
10 歳未満	—	0	—	—
10～14	7	34	4.9	20.6
15～19	26	94	3.6	27.7
19 歳以下小計	33	128	3.9	25.8
20～29	11	45	4.1	24.4
30～39	9	29	3.2	31.0
40～49	6	28	4.7	21.4
50～59	1	12	12.0	8.3
60 歳以上	—	1	—	0.0
20 歳以上小計	27	115	4.3	23.5
合 計	60	243	4.1	24.7

付表 18 のつづき

市 川

年 齢 \ 項 目	(A) 件 数	(B) 有 効 サ ン ブ ル 数 (人)	(B) / (A)	100人当り事故件数
10歳未満	—	0	—	—
10～14	3	34	11.3	8.8
15～19	9	94	10.4	9.6
19歳以下小計	12	128	10.7	9.4
20～29	3	45	15.0	6.7
30～39	2	29	14.5	6.9
40～49	3	28	9.3	10.7
50～59	—	12	—	0.0
60歳以上	—	1	—	0.0
20歳以上小計	8	115	14.4	6.9
合 計	20	243	12.2	8.2

付表 20 単独事故経験者の年齢構成

新 小 岩

年齢	項目	(A) 件 数	(B) 有効サンプル数	(B) / (A)	100人当り事故件数
10歳未満		—	2	—	0.0
10～14		5	43	8.6	11.6
15～19		16	83	5.2	19.3
19歳以下小計		21	128	6.1	16.4
20～29		3	26	8.7	11.5
30～39		2	29	14.5	6.9
40～49		3	20	6.7	15.0
50～59		—	14	—	0.0
60歳以上		—	5	—	0.0
20歳以上小計		8	94	11.8	8.5
合 計		29	222	7.7	13.1

柏

年齢	項目	(A) 件 数	(B) 有効サンプル数	(B) / (A)	100人当り事故件数
10歳未満		—	0	—	—
10～14		6	28	4.7	21.4
15～19		18	73	4.1	24.7
19歳以下小計		24	101	4.2	23.8
20～29		7	40	5.7	17.5
30～39		3	44	14.7	6.8
40～49		6	37	6.2	16.2
50～59		1	14	14.0	7.1
60歳以上		2	15	7.5	13.3
20歳以上小計		19	150	7.9	12.7
合 計		43	251	5.8	17.1

付表 20 のつづき

市 川

年齢 \ 項目	(A) 件 数	(B) 有効サンプル数	(B) / (A)	100 人当り事故件数
10 歳未満	—	0	—	—
10～14	8	34	4.3	23.5
15～19	16	94	5.9	17.0
19 歳以下小計	24	128	5.3	18.8
20～29	5	45	9.0	11.1
30～39	3	29	9.7	10.3
40～49	5	28	5.6	17.9
50～59	1	12	12.0	8.3
60 歳以上	—	1	—	0.0
20 歳以上小計	14	115	8.2	12.2
合 計	38	243	6.4	15.6

付表 21 人身事故経験者の自転車利用目的構成（亀戸）

（単位：人）

目的 \ 項目	(A) 経験者	(B) 有効サンプル	(B) / (A)	100人当り経験者
通 勤	1	157	157.0	0.6
通 学	6	115	19.2	5.2
買 物	0	35	—	0.0
商 用	0	9	—	0.0
そ の 他	1	26	26.0	3.8
合 計	8	342	42.8	2.3

付表 22 接触事故経験者の自転車利用目的構成（亀戸）

（単位：人）

目的 \ 項目	(A) 経験者	(B) 有効サンプル	(B) / (A)	100人当り経験者
通 勤	10	157	15.7	6.4
通 学	26	115	4.4	22.6
買 物	5	35	7.0	14.3
商 用	1	9	9.0	11.1
そ の 他	2	26	13.0	7.7
合 計	44	342	7.8	12.9

付表 23 接触事故を起しそうになった経験者の自転車利用目的構成（亀戸）

（単位：人）

目的 \ 項目	(A) 経験者	(B) 有効サンプル	(B) / (A)	100人当り経験者
通 勤	37	157	4.2	23.6
通 学	61	115	1.9	53.0
買 物	10	35	3.5	28.6
商 用	2	9	4.5	22.2
そ の 他	14	26	1.9	53.8
合 計	124	342	2.8	36.3

付表 24 人身事故経験者の自転車利用目的構成（花小金井）

（単位：人）

目的 \ 項目	(A) 経験者	(B) 有効サンプル	(B) / (A)	100人当り経験者
通 勤	5	133	26.6	3.8
通 学	3	74	24.7	4.1
買 物	6	128	21.3	4.7
商 用	0	0	—	—
そ の 他	0	39	—	0.0
合 計	14	354	25.3	4.0

付表 25 接触事故経験者の自転車利用目的構成（花小金井）

（単位：人）

目的 \ 項目	(A) 経験者	(B) 有効サンプル	(B) / (A)	100人当り経験者
通 勤	8	133	16.6	6.0
通 学	17	74	4.4	23.0
買 物	7	128	18.3	5.5
商 用	0	0	—	—
そ の 他	13	39	3.0	33.3
合 計	45	354	7.9	12.7

付表 26 接触事故を起しそうになった経験者の自転車利用目的構成（花小金井）

（単位：人）

目的 \ 項目	(A) 経験者	(B) 有効サンプル	(B) / (A)	100人当り経験者
通 勤	49	133	2.7	36.8
通 学	25	74	3.0	33.8
買 物	67	128	1.9	52.3
商 用	0	0	—	—
そ の 他	24	39	1.6	61.5
合 計	165	354	2.1	46.6

付表 27 人身事故経験者の自転車利用目的構成

新 小 岩

目的	(A) 件 数	(B) 有 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
通 勤	1	54	54.0	1.9
通 学	5	78	15.6	6.4
買 物	4	49	12.3	8.2
商 用	1	4	4.0	25.0
レクリエ ーション	9	32	3.6	28.1
そ の 他	—	5	—	0.0
合 計	20	222	11.1	9.0

付表 28 接触事故経験者の自転車利用目的構成

新 小 岩

目的	(A) 件 数	(B) 有 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
通 勤	5	54	10.8	9.3
通 学	10	78	7.8	12.8
買 物	11	49	4.5	22.4
商 用	—	4	—	0.0
レクリエ ーション	10	32	3.2	31.3
そ の 他	—	5	—	0.0
合 計	36	222	6.2	16.2

柏

目的	(A) 件 数	(B) 有 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
通 勤	1	96	96.0	1.0
通 学	2	74	37.0	2.7
買 物	1	64	64.0	1.6
商 用	—	3	—	0.0
レクリエ ーション	—	11	—	0.0
そ の 他	—	3	—	0.0
合 計	4	251	62.8	1.6

柏

目的	(A) 件 数	(B) 有 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
通 勤	2	96	48.0	2.1
通 学	6	74	12.3	8.1
買 物	7	64	9.1	10.9
商 用	—	3	—	0.0
レクリエ ーション	4	11	2.8	36.4
そ の 他	—	3	—	0.0
合 計	19	251	13.2	7.6

市 川

目的	(A) 件 数	(B) 有 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
通 勤	4	61	15.3	6.6
通 学	5	96	19.2	5.2
買 物	6	55	9.2	10.9
商 用	1	1	1.0	100.0
レクリエ ーション	—	22	—	0.0
そ の 他	3	8	2.7	37.5
合 計	19	243	12.8	7.8

市 川

目的	(A) 件 数	(B) 有 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
通 勤	3	61	20.3	4.9
通 学	8	96	12.0	8.3
買 物	4	55	13.8	7.3
商 用	—	1	—	0.0
レクリエ ーション	4	22	5.5	18.2
そ の 他	1	8	8.0	12.5
合 計	20	243	12.2	8.2

付表 29 接触しそになった経験者の
自転車利用目的構成

新 小 岩

目的	(A) 件 数	(B) 有 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
通 勤	9	54	6.0	16.7
通 学	25	78	3.1	32.1
買 物	12	49	4.1	24.5
商 用	—	4	—	0.0
レクリエ ーション	10	32	3.2	31.3
そ の 他	—	5	—	0.0
合 計	56	222	4.0	25.2

付表 30 単独事故経験者の自転車利用目的構成

新 小 岩

目的	(A) 件 数	(B) 有 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
通 勤	5	54	10.8	9.3
通 学	15	78	5.2	19.2
買 物	6	49	8.2	12.2
商 用	2	4	2.0	50.0
レクリエ ーション	1	32	32.0	3.1
そ の 他	—	5	—	0.0
合 計	29	222	7.7	13.1

柏

目的	(A) 件 数	(B) 有 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
通 勤	25	96	3.8	26.0
通 学	17	74	4.4	23.0
買 物	13	64	4.9	20.3
商 用	1	3	3.0	33.3
レクリエ ーション	4	11	2.8	36.4
そ の 他	2	3	1.5	66.7
合 計	62	251	4.0	24.7

柏

目的	(A) 件 数	(B) 有 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
通 勤	14	96	6.9	14.6
通 学	19	74	3.9	25.7
買 物	7	64	9.1	10.9
商 用	—	3	—	0.0
レクリエ ーション	2	11	5.5	18.2
そ の 他	1	3	3.0	33.3
合 計	43	251	5.8	17.1

市 川

目的	(A) 件 数	(B) 有 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
通 勤	13	61	4.7	21.3
通 学	29	96	3.3	30.2
買 物	13	55	4.2	23.6
商 用	—	1	—	0.0
レクリエ ーション	4	22	5.5	18.2
そ の 他	1	8	8.0	12.5
合 計	60	243	4.1	24.7

市 川

目的	(A) 件 数	(B) 有 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
通 勤	9	61	6.8	14.8
通 学	16	96	6.0	16.7
買 物	7	55	7.9	12.7
商 用	—	1	—	0.0
レクリエ ーション	4	22	5.5	18.2
そ の 他	2	8	4.0	25.0
合 計	38	243	6.4	15.6

付表 31 接触事故経験者の自転車の車種

新 小 岩

車種	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
実 用 車	—	8	—	0.0
軽 快 車	7	45	6.4	15.6
ミ ニ サイクル	24	136	5.7	17.6
スポ-ツ車	5	33	6.6	15.2
合 計	36	222	6.2	16.2

付表 32 人身事故経験者の自転車の車種

新 小 岩

車種	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
実 用 車	1	8	8.0	12.5
軽 快 車	3	45	15.0	6.7
ミ ニ サイクル	10	136	13.6	7.4
スポ-ツ車	6	33	5.5	18.2
合 計	20	222	11.1	9.0

柏

車種	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
実 用 車	—	7	—	0.0
軽 快 車	2	66	33.0	3.0
ミ ニ サイクル	12	122	10.2	9.8
スポ-ツ車	5	56	11.2	8.9
合 計	19	251	13.2	7.6

柏

車種	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
実 用 車	1	7	7.0	14.3
軽 快 車	1	66	66.0	1.5
ミ ニ サイクル	1	122	122.0	0.8
スポ-ツ車	1	56	56.0	1.8
合 計	4	251	251.0	0.4

市 川

車種	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
実 用 車	1	16	16.0	6.3
軽 快 車	8	88	11.0	9.1
ミ ニ サイクル	7	117	16.7	6.0
スポ-ツ車	4	22	5.5	18.2
合 計	20	243	12.2	8.2

市 川

車種	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
実 用 者	—	16	—	0.0
軽 快 車	4	88	22.0	4.5
ミ ニ サイクル	15	117	7.8	12.8
スポ-ツ車	—	22	—	0.0
合 計	19	243	12.8	7.8

付表 33 接触しそうになった経験者の自転車の車種

新 小 岩

車種	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
実 用 車	1	8	8.0	12.5
軽 快 車	9	45	5.0	20.0
ミ ニ サイクル	35	136	3.9	25.7
スポ-ツ車	11	33	3.0	33.3
合 計	56	222	4.0	5.2

付表 34 単独事故経験者の自転車の車種

新 小 岩

車種	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
実 用 車	—	8	—	0.0
軽 快 車	10	45	4.5	22.2
ミ ニ サイクル	17	136	8.0	12.5
スポ-ツ車	2	33	16.5	6.1
合 計	29	222	7.7	13.1

柏

車種	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
実 用 車	3	16	5.3	18.8
軽 快 車	12	88	7.3	13.6
ミ ニ サイクル	41	117	2.9	35.0
スポ-ツ車	4	22	5.5	18.2
合 計	60	243	4.1	24.7

柏

車種	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
実 用 車	1	7	7.0	14.3
軽 快 車	10	66	6.6	15.2
ミ ニ サイクル	21	122	5.8	17.2
スポ-ツ車	11	56	5.1	19.6
合 計	43	251	5.8	17.1

市 川

車種	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
実 用 車	1	7	7	14.3
軽 快 車	14	66	4.7	21.2
ミ ニ サイクル	32	122	3.8	26.2
スポ-ツ車	15	56	3.7	26.8
合 計	62	251	4.0	24.7

市 川

車種	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
実 用 車	2	16	8.0	12.5
軽 快 車	18	88	4.9	20.5
ミ ニ サイクル	16	117	7.3	13.7
スポ-ツ車	2	22	11.0	9.1
合 計	38	243	6.4	15.6

付表 35 人身事故経験者の免許証の有無

新 小 岩

有無	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
あ り	3	41	13.7	7.3
な し	17	181	10.6	9.4
合 計	20	222	11.1	9.0

付表 36 接触事故経験者の免許証の有無

新 小 岩

有無	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
あ り	2	41	20.5	4.9
な し	34	181	5.3	18.8
合 計	36	222	6.2	16.2

柏

有無	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
あ り	—	60	—	0.0
な し	4	191	47.8	2.1
合 計	4	251	62.8	1.6

柏

有無	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
あ り	8	60	7.5	13.3
な し	11	191	17.4	5.8
合 計	19	251	13.2	7.6

市 川

有無	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
あ り	3	52	17.3	5.8
な し	16	191	11.9	8.4
合 計	19	243	12.8	7.8

市 川

有無	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
あ り	5	52	10.4	9.6
な し	15	191	12.7	7.9
合 計	20	243	12.2	8.2

付表 37 接触しそうになった経験者の免許証の有無 付表 38 単独事故経験者の免許証の有無

新 小 岩

有無	(A) 件 数	(B) 有効 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
あ り	11	41	3.7	26.8
な し	45	181	4.0	24.9
合 計	56	222	4.0	25.2

新 小 岩

有無	(A) 件 数	(B) 有効 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
あ り	4	41	10.3	9.8
な し	25	181	7.2	13.8
合 計	29	222	7.7	13.1

柏

有無	(A) 件 数	(B) 有効 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
あ り	12	52	4.3	23.1
な し	48	191	4.0	25.1
合 計	60	243	4.1	24.7

柏

有無	(A) 件 数	(B) 有効 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
あ り	8	60	7.5	13.3
な し	35	191	5.5	18.3
合 計	43	251	5.8	17.1

市 川

有無	(A) 件 数	(B) 有効 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
あ り	18	60	3.3	30.0
な し	44	191	4.3	23.0
合 計	62	251	4.0	24.7

市 川

有無	(A) 件 数	(B) 有効 サンプル数	(B)/(A)	100人当り の事故件数
あ り	5	52	10.4	9.6
な し	33	191	5.8	17.3
合 計	38	243	6.4	15.6

付表 3 9 人身事故経験者の利用頻度構成（亀戸）

（単位：人）

利用頻度	項 目	(A) 経 験 者	(B) 有 効 サ ン プ ル	(B) / (A)	100 人 当 り 経 験 者
5 回 / 週 以 上		8	3 0 5	3 8.1	2.6
4 回 / 週 以 下		0	3 7	—	0.0
合 計		8	3 4 2	4 2.8	2.3

付表 4 0 人身事故経験者の利用頻度構成（花小金井）

（単位：人）

利用頻度	項 目	(A) 経 験 者	(B) 有 効 サ ン プ ル	(B) / (A)	100 人 当 り 経 験 者
5 回 / 週 以 上		1 1	2 8 0	2 5.5	3.9
4 回 / 週 以 下		3	7 4	2 4.7	4.1
合 計		1 4	3 5 4	2 5.3	4.0

付表 4 1 人身事故経験者の利用頻度構成

新 小 岩

利用頻度 \	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B) / (A)	100人当 りの事故 件 数
毎 日	15	186	12.4	8.1
1 日 お き	5	25	5.0	20.0
あまり乗ら ない	—	11	—	0.0
合 計	20	222	11.1	9.0

付表 4 3 接触しそうになつた経験者の
利用頻度構成

新 小 岩

利用頻度 \	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B) / (A)	100人当 りの事故 件 数
毎 日	44	186	4.2	23.7
1 日 お き	11	25	2.3	44.0
あまり乗ら ない	1	11	11.0	9.1
合 計	56	222	4.0	25.2

柏

利用頻度 \	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B) / (A)	100人当 りの事故 件 数
毎 日	4	196	49.0	2.0
1 日 お き	—	34	—	0.0
あまり乗ら ない	—	21	—	0.0
合 計	4	251	62.8	1.6

柏

利用頻度 \	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B) / (A)	100人当 りの事故 件 数
毎 日	49	192	3.9	25.5
1 日 お き	10	30	3.0	33.3
あまり乗ら ない	1	21	21.0	4.8
合 計	60	243	4.1	24.7

市 川

利用頻度 \	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B) / (A)	100人当 りの事故 件 数
毎 日	18	192	10.7	9.4
1 日 お き	1	30	30.0	3.3
あまり乗ら ない	—	21	—	0.0
合 計	19	243	12.8	7.8

市 川

利用頻度 \	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B) / (A)	100人当 りの事故 件 数
毎 日	46	196	4.3	23.5
1 日 お き	10	34	3.4	29.4
あまり乗ら ない	6	21	3.5	28.6
合 計	62	251	4.0	24.7

付表 4 2 接触事故経験者の利用頻度構成

新 小 岩

利用頻度 \	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B) / (A)	100人当 りの事故 件 数
毎 日	35	186	5.3	18.8
1 日 お き	—	25	—	0.0
あまり乗ら ない	1	11	11.0	9.1
合 計	36	222	6.2	16.2

付表 4 4 単独事故経験者の利用頻度構成

新 小 岩

利用頻度 \	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B) / (A)	100人当 りの事故 件 数
毎 日	27	186	6.9	14.5
1 日 お き	2	25	12.5	8.0
あまり乗ら ない	—	11	—	0.0
合 計	29	222	7.7	13.1

柏

利用頻度 \	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B) / (A)	100人当 りの事故 件 数
毎 日	17	196	11.5	8.7
1 日 お き	2	34	17.0	5.9
あまり乗ら ない	—	21	—	0.0
合 計	19	251	13.2	7.6

柏

利用頻度 \	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B) / (A)	100人当 りの事故 件 数
毎 日	35	196	5.6	17.9
1 日 お き	4	34	8.5	11.8
あまり乗ら ない	4	21	5.3	19.0
合 計	43	251	5.8	17.1

市 川

利用頻度 \	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B) / (A)	100人当 りの事故 件 数
毎 日	18	192	10.7	9.4
1 日 お き	1	30	30.0	3.3
あまり乗ら ない	1	21	21.0	4.8
合 計	20	243	12.2	8.2

市 川

利用頻度 \	(A) 件 数	(B) 有 効 サンプル数	(B) / (A)	100人当 りの事故 件 数
毎 日	30	192	6.4	15.6
1 日 お き	5	30	6.0	16.7
あまり乗ら ない	3	21	7.0	14.3
合 計	38	243	6.4	15.6

付表4 5 人身事故の事故パターン

()内は% (単位:件)

パターン 地 点												その他	計
新小岩	6 (12.8)	1 (2.1)	1 (2.1)	2 (4.3)	1 (2.1)	1 (2.1)	-	4 (8.5)	1 (2.1)	24 (51.1)	6 (12.8)	-	47 (100.0)
柏	4 (26.6)	1 (6.7)	1 (6.7)	1 (6.7)	2 (13.3)	1 (6.7)	-	-	-	4 (26.6)	1 (6.7)	-	15 (100.0)
市川	7 (7.9)	2 (5.1)	3 (7.7)	1 (2.6)	1 (2.6)	3 (7.7)	1 (2.6)	-	-	14 (35.9)	7 (17.9)	-	39 (100.0)

注) 上記数値は、自転車アンケートその1と自転車アンケートその2を合わせたものである。

注) 自転車 歩行者

付表4 6 接触事故の事故パターン

()内は% (単位:件)

パターン 地 点												その他	計
新小岩	7 (9.6)	4 (5.5)	5 (6.8)	4 (5.5)	8 (11.0)	4 (5.5)	2 (2.7)	4 (5.5)	3 (4.1)	25 (34.2)	7 (9.6)	-	73 (100.0)
柏	4 (7.7)	2 (3.8)	2 (3.8)	4 (7.7)	1 (1.9)	1 (1.9)	2 (3.8)	2 (3.8)	1 (1.9)	18 (34.6)	15 (28.8)	-	52 (100.0)
市川	8 (10.5)	5 (6.6)	3 (3.9)	3 (3.9)	6 (7.9)	-	3 (3.9)	6 (7.6)	3 (3.9)	23 (30.3)	16 (21.1)	-	76 (100.0)

注) 上記数値は、自転車アンケートその1と自転車アンケートその2を合わせたものである。

注) 自転車 歩行者

付表4 7 接触しそうになつたパターン

()内は% (単位:件)

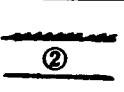
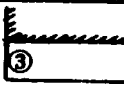
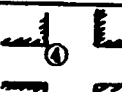
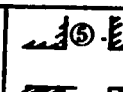
パターン 地 点												その他	計
新小岩	5 (8.9)	6 (10.7)	-	1 (1.8)	2 (3.6)	3 (5.4)	1 (1.8)	1 (1.8)	2 (3.6)	19 (33.8)	15 (26.8)	1 (1.8)	56 (100.0)
柏	3 (4.8)	6 (9.7)	-	1 (1.6)	3 (4.8)	4 (6.5)	4 (6.5)	1 (1.6)	2 (3.2)	17 (27.4)	21 (33.9)	-	62 (100.0)
市川	6 (10.0)	2 (3.3)	1 (1.7)	2 (3.3)	7 (11.7)	-	6 (10.0)	-	1 (1.7)	25 (41.7)	10 (16.6)	-	60 (100.0)

注) 上記数値は、自転車アンケートその1と自転車アンケートその2を合わせたものである。

注) 自転車 歩行者

付表 4 8 人身事故の発生場所

()内は% (単位:件)

事故地点 地 点						そ の 他	計
新 小 岩	3 (6.4)	8 (17.0)	2 (4.3)	26 (55.3)	8 (17.0)	—	47 (100.0)
柏	—	3 (20.0)	—	5 (33.3)	7 (46.7)	—	15 (100.0)
市 川	3 (7.7)	7 (17.9)	1 (2.6)	17 (43.6)	11 (28.2)	—	39 (100.0)

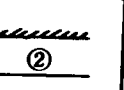
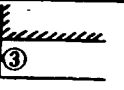
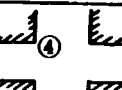
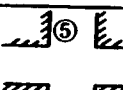
注) 上記数値は、自転車アンケートその1と自転車アンケートその2を合わせたものである。

注) ①、②、③地点は、自転車・歩行者道あり。

④、⑤地点は、自転車・歩行者道なし。

付表 5 0 接触しそうになつた場所

()内は% (単位:件)

事故地点 地 点						そ の 他	計
新 小 岩	7 (12.5)	10 (17.8)	2 (3.6)	28 (50.0)	6 (10.7)	3 (5.4)	56 (100.0)
柏	7 (11.3)	9 (14.5)	7 (11.3)	23 (37.1)	16 (25.8)	—	62 (100.0)
市 川	3 (5.0)	14 (23.3)	1 (1.7)	31 (51.7)	11 (18.3)	—	60 (100.0)

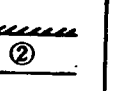
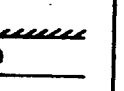
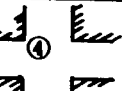
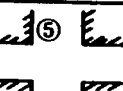
注) 上記数値は、自転車アンケートその1と自転車アンケートその2を合わせたものである。

注) ①、②、③地点は、自転車・歩行者道あり。

④、⑤地点は、自転車・歩行者道なし。

付表 4 9 接触事故の発生場所

()内は% (単位:件)

事故地点 地 点						そ の 他	計
新 小 岩	5 (6.8)	20 (27.4)	1 (1.4)	30 (41.1)	16 (21.9)	1 (1.4)	73 (100.0)
柏	—	6 (11.5)	10 (19.2)	21 (40.4)	11 (21.2)	4 (7.7)	52 (100.0)
市 川	3 (3.9)	22 (28.9)	6 (7.9)	29 (38.2)	16 (21.1)	—	76 (100.0)

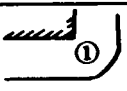
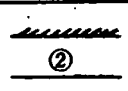
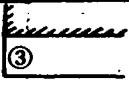
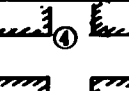
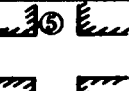
注) 上記数値は、自転車アンケートその1と自転車アンケートその2を合わせたものである。

注) ①、②、③地点は自転車・歩行者道あり。

④、⑤地点は、自転車・歩行者道なし。

付表 5 1 単独事故の発生場所

()内は% (単位:件)

事故地点 地 点						そ の 他	計
新 小 岩	1 (3.4)	6 (20.7)	2 (6.9)	7 (24.1)	11 (38.0)	2 (6.9)	29 (100.0)
柏	2 (4.7)	7 (16.3)	3 (7.0)	11 (25.6)	20 (46.4)	—	43 (100.0)
市 川	—	12 (31.5)	—	5 (13.2)	21 (55.3)	—	38 (100.0)

注) 上記数値は、自転車アンケートその1と自転車アンケートその2を合わせたものである。

注) ①, ②, ③地点は、自転車・歩行者道あり。

④, ⑤地点は、自転車・歩行者道なし。

付表 5 2 人身事故の発生時間帯

()内は% (単位:件)

時間帯 地 点	朝	昼	夕	夜	不 明	計
新 小 岩	7 (14.9)	18 (38.3)	20 (42.6)	2 (4.2)	—	47 (100.0)
柏	1 (6.7)	3 (20.0)	11 (73.3)	—	—	15 (100.0)
市 川	9 (23.1)	9 (23.1)	18 (46.2)	3 (7.7)	—	39 (100.0)

注) 上記数値は、自転車アンケートその1と自転車アンケートその2を合わせたものである。

付表 5 3 接触事故の発生時間帯

()内は% (単位:件)

時間帯 地 点	朝	昼	夕	夜	不 明	計
新 小 岩	14 (19.2)	25 (34.2)	33 (45.2)	1 (1.4)	— (0)	73 (100.0)
柏	6 (11.5)	21 (40.4)	20 (38.5)	3 (5.8)	2 (0.3)	52 (100.0)
市 川	17 (22.4)	26 (34.2)	23 (30.3)	8 (10.5)	2 (2.6)	76 (100.0)

注) 上記数値は、自転車アンケートその1と自転車アンケートその2を合わせたものである。

付表54 接触しそうになった時間帯

()内は% (単位:件)

時間帯 地 点	朝	昼	夕	夜	不 明	計
新 小 岩	10 (17.8)	21 (37.5)	24 (42.9)	1 (1.8)	—	56 (100.0)
柏	11 (17.7)	26 (42.0)	23 (37.1)	1 (1.6)	1 (1.6)	62 (100.0)
市 川	12 (20.0)	11 (18.3)	25 (41.7)	8 (13.3)	4 (6.7)	60 (100.0)

注) 上記数値は、自転車アンケートその1と自転車アンケートその2を合わせたものである。

付表55 単独事故の発生時間帯

()内は% (単位:件)

時間帯 地 点	朝	昼	夕	夜	不 明	計
新 小 岩	1 (3.4)	7 (24.1)	14 (48.4)	5 (17.2)	2 (6.9)	29 (100.0)
柏	9 (20.9)	14 (32.6)	16 (37.2)	3 (7.0)	1 (2.3)	43 (100.0)
市 川	9 (23.7)	7 (18.4)	13 (34.2)	6 (15.8)	3 (7.9)	38 (100.0)

注) 上記数値は、自転車アンケートその1と自転車アンケートその2を合わせたものである。

付表56 人身事故時における混雑状況

()内は% (単位:件)

時間帯 地 点	非常に混んでいた	やや混んでいた	すいていた	不 明	計
新 小 岩	2 (4.3)	11 (23.4)	34 (72.3)	—	47 (100.0)
柏	1 (6.7)	2 (13.3)	12 (80.0)	—	15 (100.0)
市 川	5 (12.8)	11 (28.2)	20 (51.3)	— (7.7)	39 (100.0)

注) 上記数値は、自転車アンケートその1と自転車アンケートその2を合わせたものである。

付表 5 7 接触事故時における混雑状況

()内は% (単位:件)

混雑状況 地 点	非常に混んでいた	やや混んでいた	すいていた	不 明	計
新 小 岩	22 (30.1)	21 (28.8)	29 (39.4)	1 (1.4)	73 (100.0)
柏	3 (5.8)	14 (26.9)	35 (67.3)	—	52 (100.0)
市 川	19 (25.0)	16 (21.1)	41 (53.9)	—	76 (100.0)

注) 上記数値は、自転車アンケートその1と自転車アンケートその2を合わせたものである。

付表 5 8 接触しそうになったときの混雑状況

()内は% (単位:件)

混雑状況 地 点	非常に混んでいた	やや混んでいた	すいていた	不 明	計
新 小 岩	9 (16.1)	17 (30.4)	29 (51.7)	1 (1.8)	56 (100.0)
柏	13 (21.0)	18 (29.0)	31 (50.0)	—	62 (100.0)
市 川	9 (15.0)	13 (21.7)	38 (63.3)	—	60 (100.0)

注) 上記数値は、自転車アンケートその1と自転車アンケートその2を合わせたものである。

付表 5 9 単独事故時の混雑状況

()内は% (単位:件)

混雑状況 地 点	非常に混んでいた	やや混んでいた	すいていた	不 明	計
新 小 岩	2 (6.9)	6 (20.7)	20 (69.0)	1 (3.4)	29 (100.0)
柏	2 (4.7)	7 (16.3)	33 (76.7)	1 (2.3)	43 (100.0)
市 川	3 (7.9)	7 (18.4)	28 (73.7)	—	38 (100.0)

注) 上記数値は、自転車アンケートその1と自転車アンケートその2を合わせたものである。

付表 6 0 人身事故時における天候

()内は% (単位:件)

天候 地点	は	れ	く	も	り	雨	雪	不	明	計
新 小 岩	27 (57.5)		15 (31.9)			4 (8.5)	— ()	1 (2.1)		47 (100.0)
柏	10 (66.6)		3 (20.0)			1 (6.7)	— ()	1 (6.7)		15 (100.0)
市 川	35 (89.7)		3 (7.7)			1 (2.6)	— ()	— ()		39 (100.0)

注) 上記数値は、自転車アンケートその1と自転車アンケートその2を合わせたものである。

付表 6 1 接触事故時における天候

()内は% (単位:件)

天候 地点	は	れ	く	も	り	雨	雪	不	明	計
新 小 岩	48 (65.8)		21 (28.8)			2 (2.7)	— ()	2 (2.7)		73 (100.0)
柏	33 (63.5)		15 (28.8)			— ()	— ()	4 (7.7)		52 (100.0)
市 川	61 (80.3)		9 (11.8)			2 (2.6)	— ()	4 (5.3)		76 (100.0)

注) 上記数値は、自転車アンケートその1と自転車アンケートその2を合わせたものである。

付表 6 2 接触しそうになつたときの天候

()内は% (単位:件)

天候 地点	は	れ	く	も	り	雨	雪	不	明	計
新 小 岩	42 (74.9)		9 (16.1)			2 (3.6)	— ()	3 (5.4)		56 (100.0)
柏	42 (67.7)		13 (21.0)			3 (4.8)	2 (3.2)	2 (3.2)		62 (100.0)
市 川	37 (61.7)		15 (25.0)			5 (8.3)	— ()	3 (5.0)		60 (100.0)

注) 上記数値は、自転車アンケートその1と自転車アンケートその2を合わせたものである。

付表 6 3 単独事故時の天候

()内は% (単位:件)

地点 \ 天候	は	れ	く	も	り	雨	雪	不	明	計
新 小 岩	10 (34.5)		14 (48.3)			4 (13.8)	1 (3.4)	—		29 (100.0)
柏	24 (55.8)		9 (20.9)			7 (13.6)	3 (7.0)	—		43 (100.0)
市 川	23 (60.6)		7 (18.4)			4 (10.5)	3 (7.9)	1 (2.6)		38 (100.0)

注) 上記数値は、自転車アンケートその1と自転車アンケートその2を合わせたものである。

付表 6 4 全サンプル調査による事故経験者の割合

地点		人 身 事 故	接 触 事 故	接触しそうにな った	単 独 事 故	計
新 小 岩	(A) 事 故 件 数(件)	20	36	56	29	141
	(B) 有効サンプル数(人)	222	222	222	222	222
	100人当りの事故件数 (A)÷(B)×100	9.0	16.2	25.2	13.1	63.5
柏	(A)A事 故 件 数(件)	4	19	62	43	128
	(B) 有効サンプル数(人)	251	251	251	251	251
	100人当りの事故件数 (A)÷(B)×100	1.6	7.6	24.7	17.1	51.0
市 川	(A) 事 故 件 数(件)	19	20	60	38	137
	(B) 有効サンプル数(人)	243	243	243	243	243
	100人当りの事故件数 (A)÷(B)×100	7.8	8.2	24.7	15.6	56.4

注) 上記数値は、自転車アンケートその1

走行者自転車の安全通行に
関する調査研究(その1)

ISSN0386-5878号
土木研究所資料第1685号
昭和56年3月(1981)

満田 喬・梶 太郎
天野光一

キーワード

要旨

昭和54年度及び昭和55年度に行った歩行者と自転車の安全性
に関するアンケート調査についての検討結果を報告するものであ
る。

郵便はがき

300-□□

四十円切手
をはって下
さい

茨城県筑波郡

豊里町大字旭一番地

建設省土木研究所

交通安全研究室 御 中

土木研究所資料第1685号 部

上記のとおり受領しました。

所 属 (住所)

氏 名

印