

## 自転車利用実態定点調査報告(A地点)

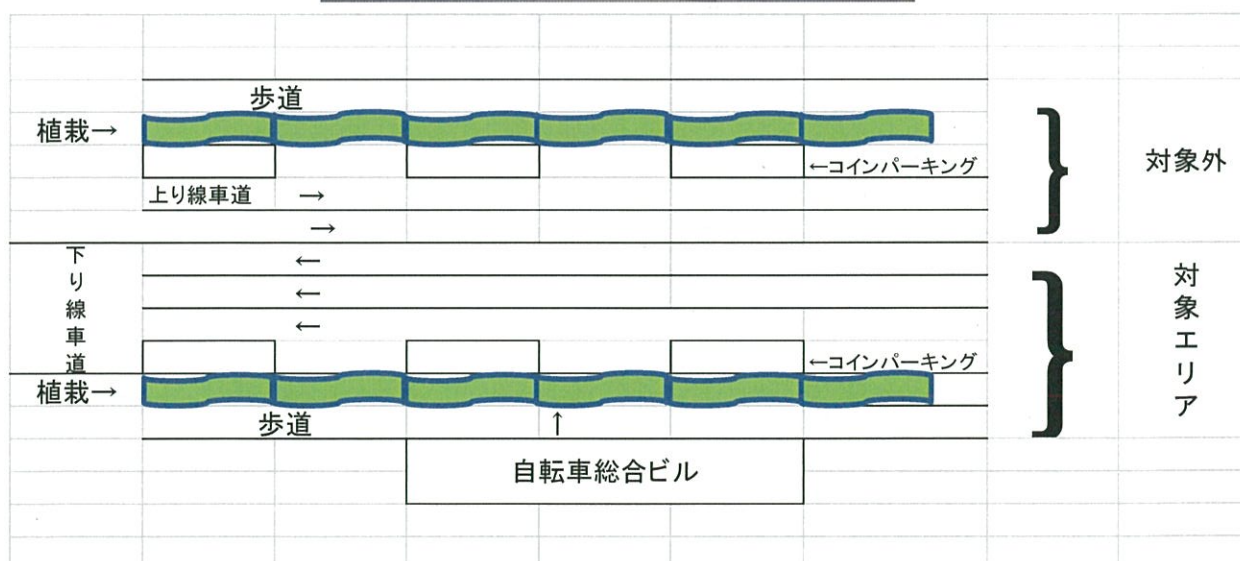
平成29年4月

(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3月1日～31日  
 [午前]9:00～10:00、[午後] 14:00～15:00

- 調査場所** ・ 自転車総合ビル前（目黒駅方面に50m程緩い下り坂）
- 概要** ・ 調査対象(車道線:目黒通り下り3車線[内側1車線駐車帯])  
 (歩道:幅員5m・植栽1.5m～2mのため、実質通行幅3m～3.5m)
- ・ 調査対象外(車道線:目黒通り上り2車線[内側1車線駐車帯]及び上り歩道)



**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		両足		危険運転行為							
	車道左側	車道右側	歩道中央	歩道	子乗せ	電動	歩	両足	片手	速度無視	スピード出しすぎ	片手運転	立ち寄り	ハンドルに荷物	後部席に荷物	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、11～30%と多岐にわたるが、平均すると21%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75%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(186件)・ハンドルに荷物(87件)・立ち漕ぎ(62件)・車道右側走行(60件)・片手運転(52件/内10件は、携帯電話を使用しながらの運転)・歩道上でのスピードの出しすぎ(33件)・過積載(20件)・子乗せ後部席に荷物掛け(\*1)(17件)・ジグザグ運転(14件)・脇見運転(10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 12 回目の調査となり、平成 28 年 4～平成 29 年 3 月分の 12 カ月の期間で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(21.3%)は、前回(21.6%)と同様の水準である。  
                                  なお、午前 (20.3%)は、前回(20.1%)と同様の水準である。  
                                  また、午後 (22.4%)は、前回 (21.2%)と同様の水準である。
  
- ・子乗せ自転車              今回(26.2%)は、前回 (26.5%)と同様の水準である。  
                                  なお、同自転車における同乗者あり(43.4%)の場合でのヘルメット着用率は、75%(週平均は、68～84%の範囲で推移)である。  
                                  今回(75.0%)は、前回(73.9%)と同様の水準である。
  
- ・電動自転車                今回(41.4%)は、前回(41.3%)と同様の水準である。
  
- ・危険運転行為              上位 3 件別では、[肩に荷物・ハンドルに荷物・立ち漕ぎ] 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。  
(違反行為を含む)          一方、下位 3 件別では、[子乗せ後部席に荷物掛け・ジグザグ運転・脇見運転] の順であり、期間中の共通項目は、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(549 件)の約 5 割(273 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(1408 名)における危険運転行為等(違反行為を含み 549 件)の比率は、36%(\*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(44 件)も含まれるため

今回は、新たな危険運転行為として、前籠に長箱(1m程度)置きが発生した。長箱により、顔面が斜度となっていたため、前方確認が不能となっており、非常に危険な光景であった。

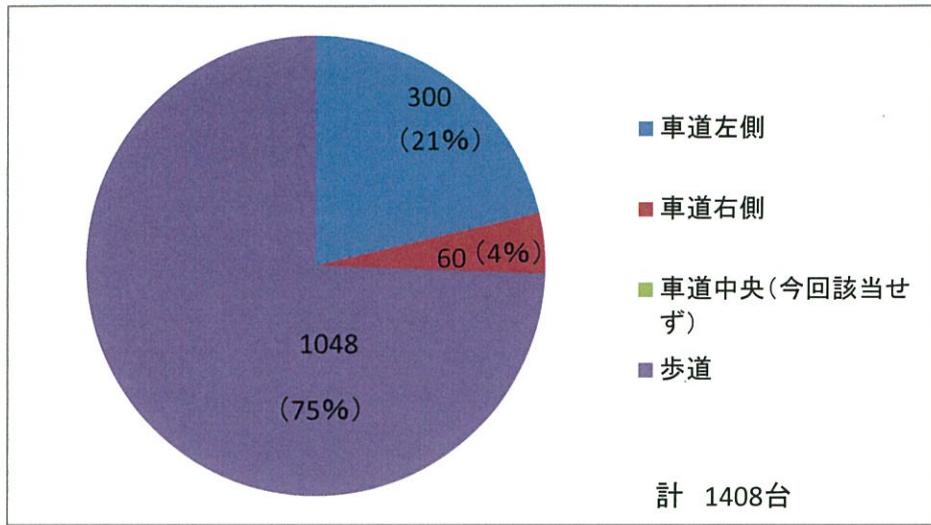
また、同物の落下の危険性もあったので、止めるべき行為である。

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1人)に対し、合羽着用者(計12人)で12倍の高倍率となった。

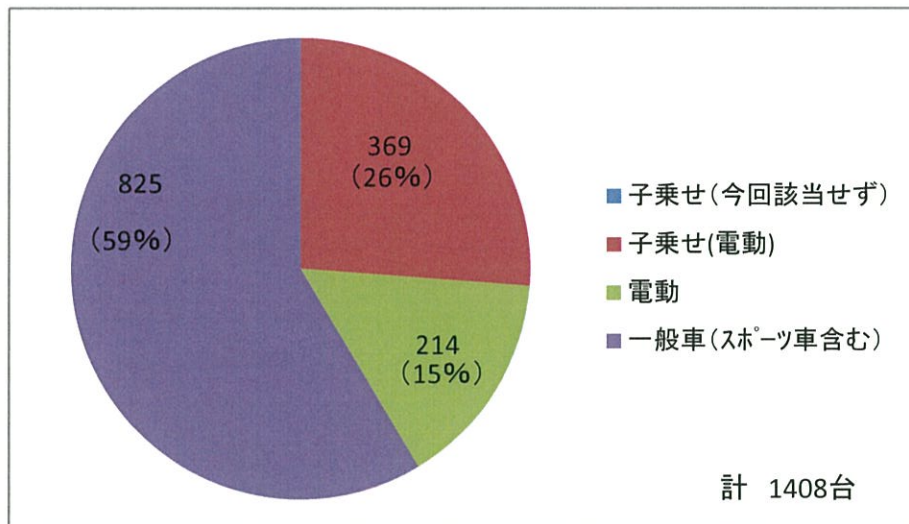
調査期間は、3日間であった。

\*参考として、一昨年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。



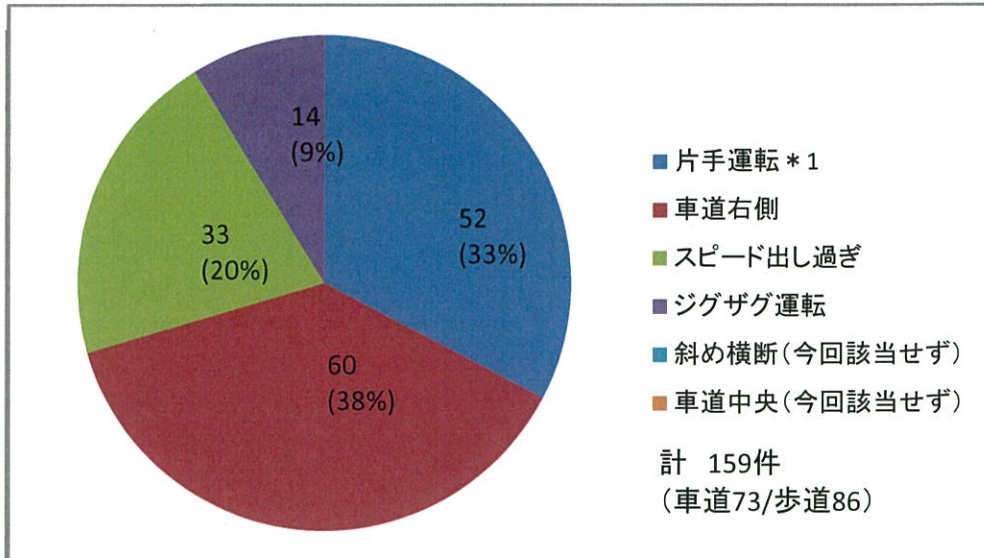
走行空間

調査期間 3/1~31



車種

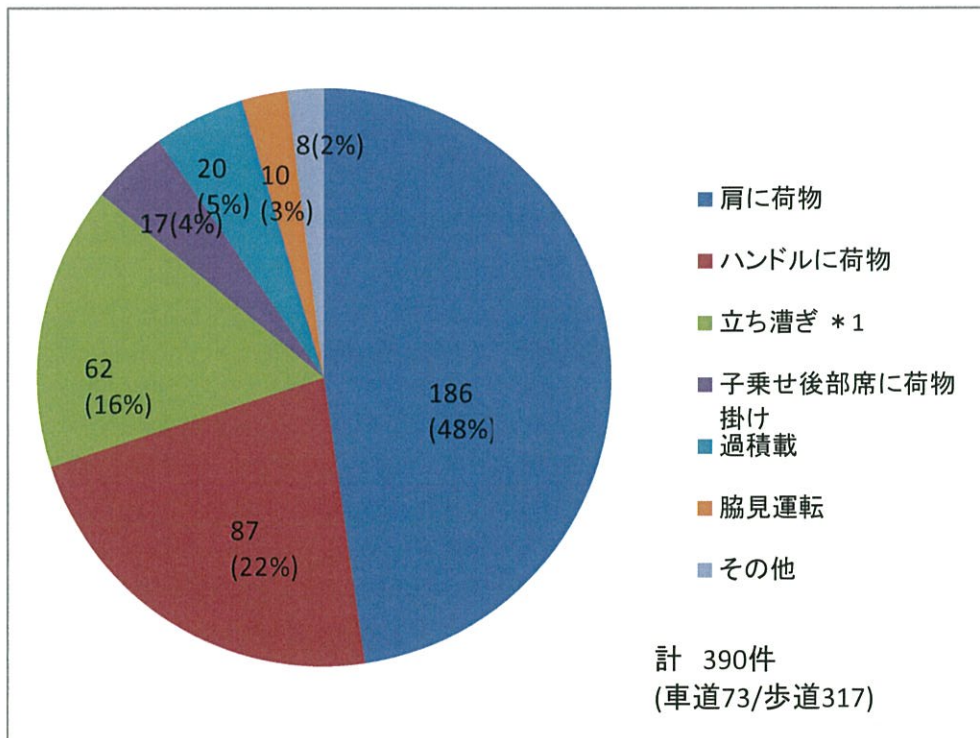
調査期間 3/1~31



違反運転行為

調査期間 3/1~31

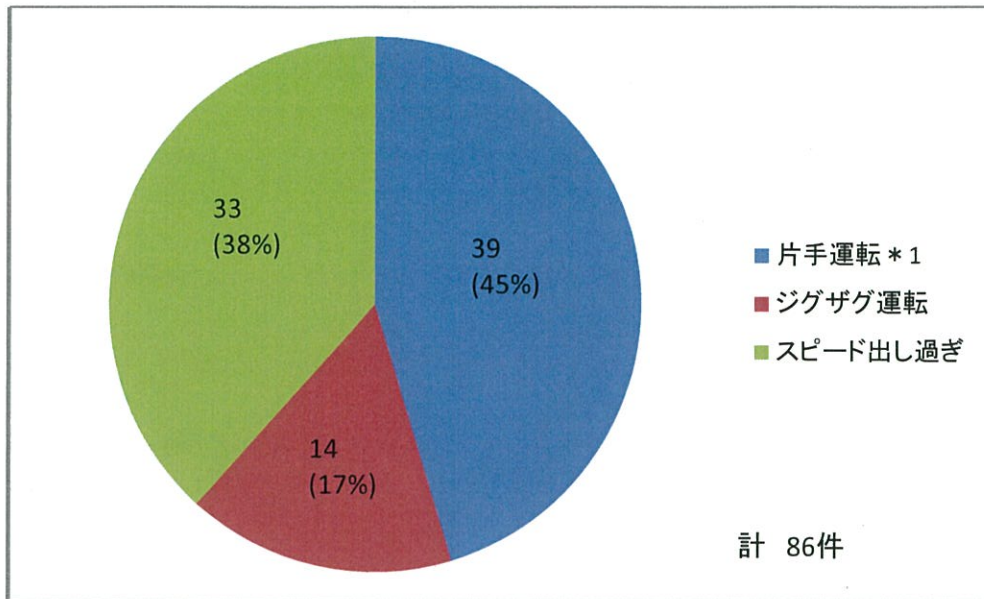
\* 1 内10件 携帯電話を使用中の運転



危険運転行為

調査期間 3/1~31

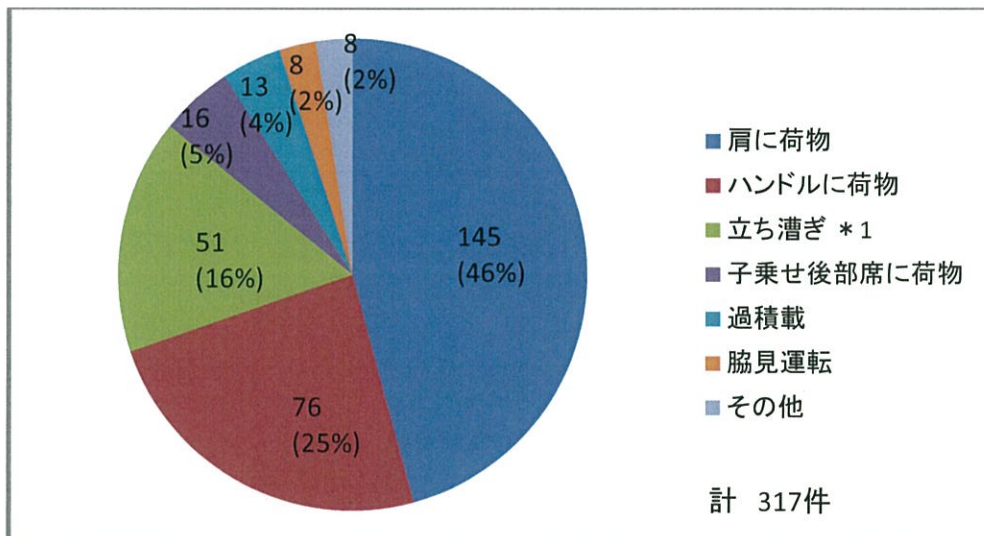
\* 1 比率内訳: 上り坂48・下り坂14



違反運転行為  
(歩道上)

調査期間 3/1~31

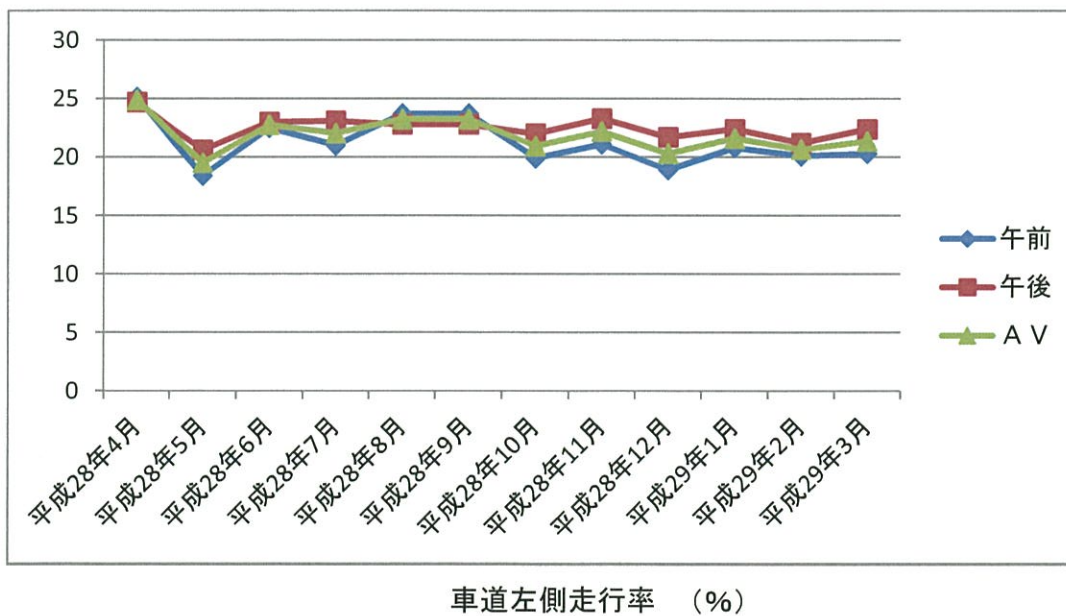
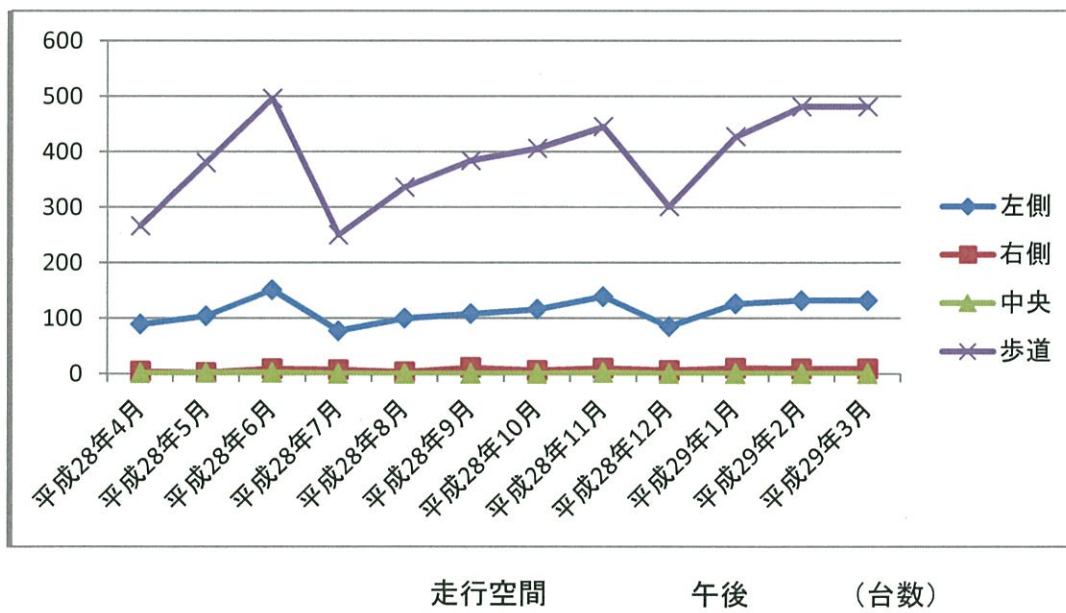
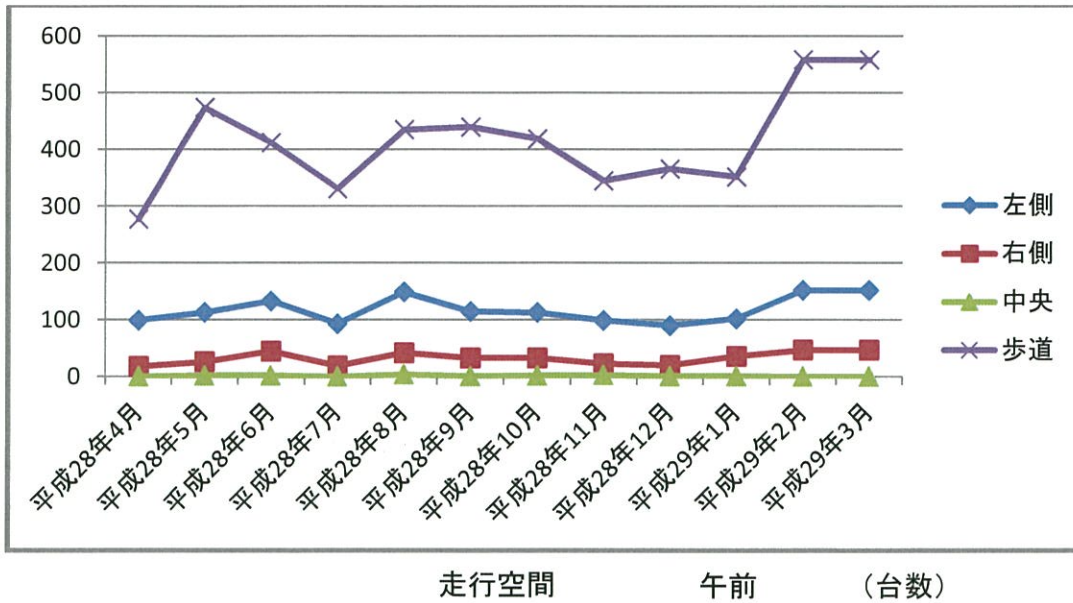
\* 1 内9件 携帯電話を使用中の運転



危険運転行為  
(歩道上)

調査期間 3/1~31

\* 1 比率内訳: 上り坂43・下り坂8







## 自転車利用実態定点調査報告（B地点）

平成29年4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3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

自転車利用者特定記録簿

No.	走行空間		車種	乗客	危険走行	
	車道	歩道			車道	歩道
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25						

調査日時	平成 19 年 7 月 24 日
天気	曇り
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、19%であり、また、車道中央走行率は、29%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、車道中央走行(23件)・肩に荷物(13件)・片手運転(6件)・過積載(2件)・ハンドルに荷物(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3/29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(19%)は、前回(23%)の8割の水準である。  
 上り地点の白金(以下、上り地点と呼称・19%)に対し、下り地点の自転車総合ビル前(以下、下り地点と呼称・22%)と9割の水準である。

#### ・子乗せ自転車

今回(20%)は、前回(18%)と同様の水準である。

上り地点(20%)に対し、下り地点(33%)の 6 割の水準

なお、同自転車における同乗者あり(56%)の場合でのヘルメット着用率は、73%である。

今回(73%)は、前回(66%)の 1.1 倍の水準である。

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(73%)に対し、下り地点(88%)と 8 割の水準

#### ・電動自転車

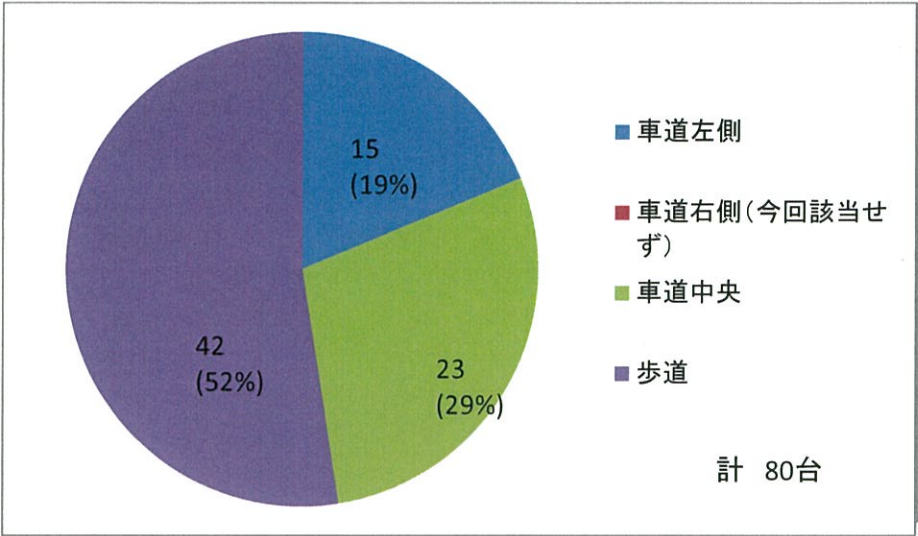
今回(34%)は、前回(28%)の 1.2 倍の水準である。

上り地点(34%)に対し、下り地点(44%)と約 8 割の水準

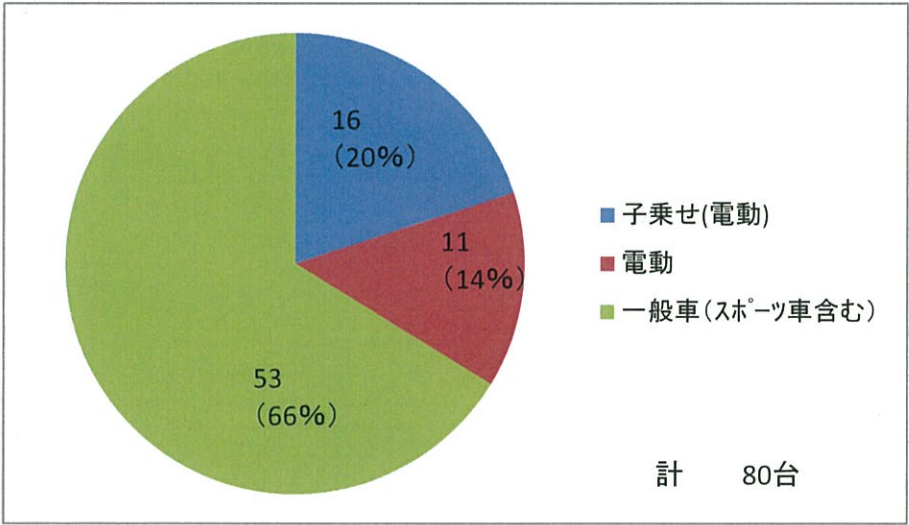
・危険運転行為  
(違反行為を含む)                      上り地点の [車道中央走行・肩に荷物・片手運転] に対し、  
下り地点では [肩に荷物・車道右側走行・立ち漕ぎ]と、  
共通項目は、肩に荷物だけの 1 件となっている。

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。

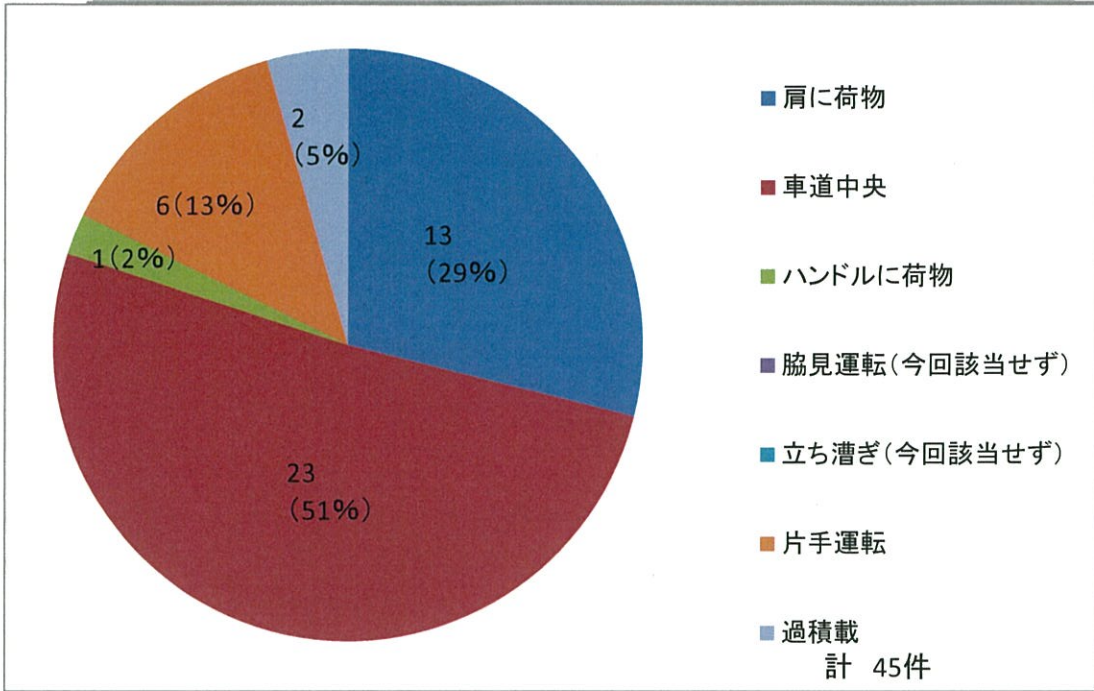
さらに、車道中央走行が多かった理由も、前回以前から同様に、上り車線先の庭園美術館西交差点において、歩行者横断帯中央にて左折道路と直進道路が分断されており、直進する利用者は、同交差点のかなり手前から 道路中央を走行していたが、4 車線での中間(両隣が 2 車線)走行のため車両に挟まれてながらと、かなり危険な走行を強いられている感が窺えた。



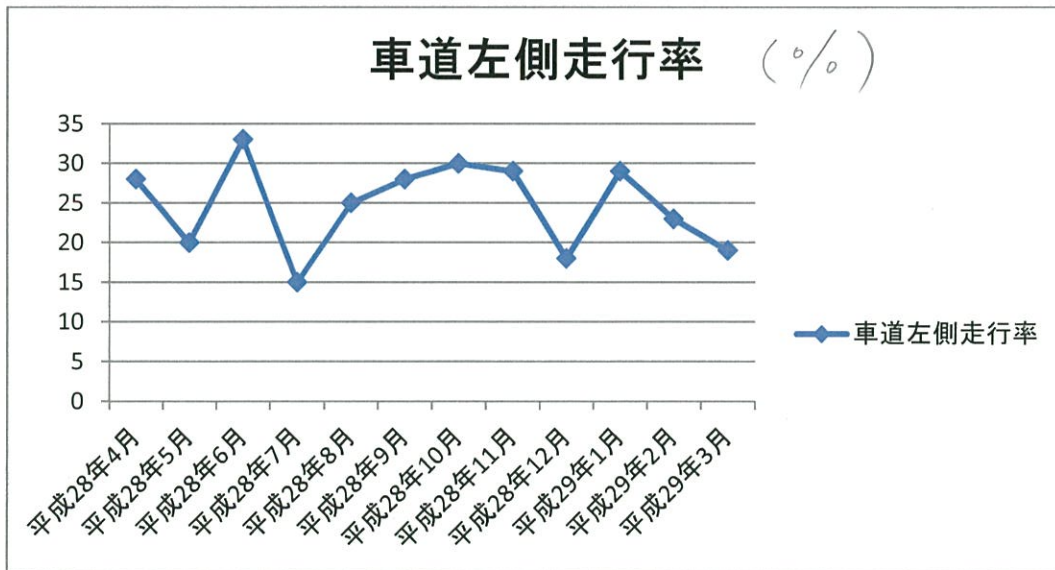
走行空間

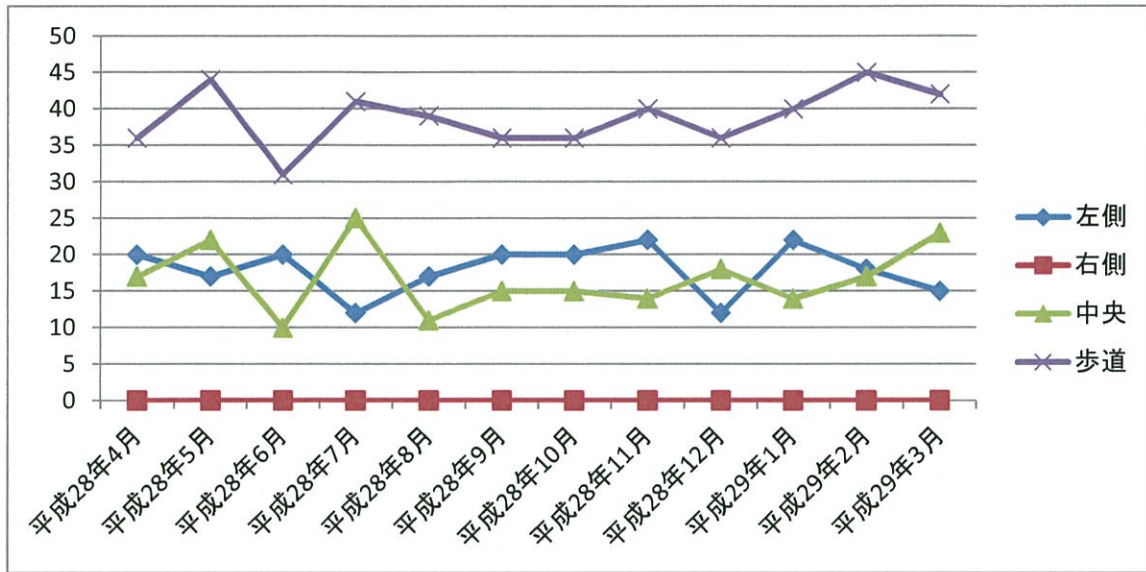


車種

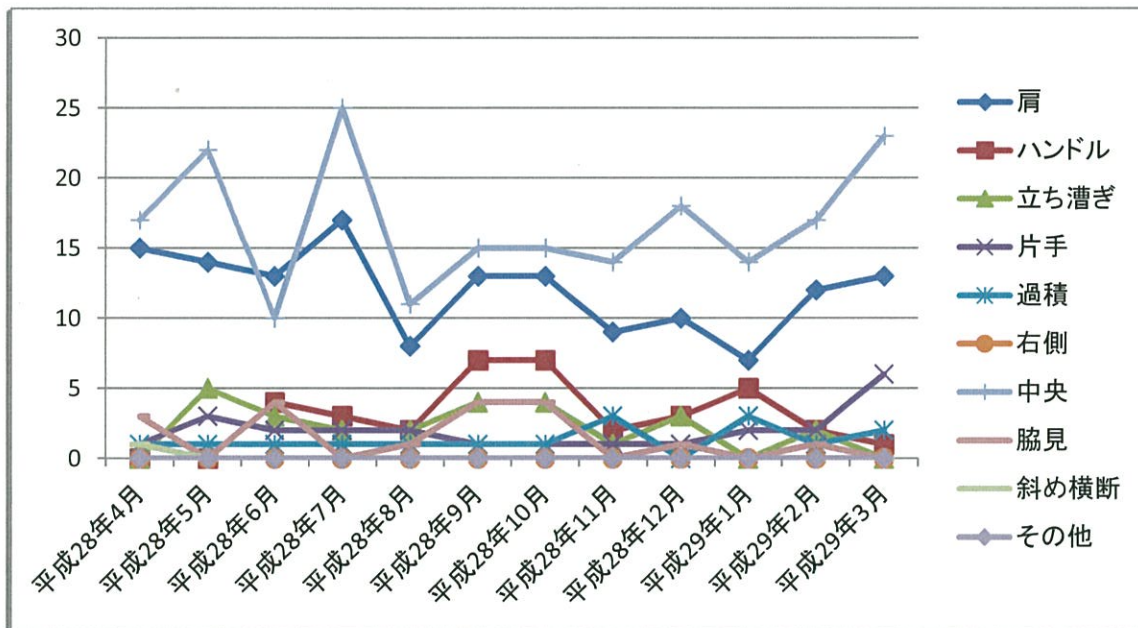


危険運転行為 (違反行為を含む)





走行空間 (台)



危険運転行為 (違反行為を含む) (件数)