



自転車利用実態定点調査票

	走行空間			車種		雨天		危険運転行為						
	車道左側	車道中央	歩道	子乗せ	電動	晴	曇	片手運転	スピード出しすぎ	片手運転	立ち漕ぎ	ハンドルに荷物	過積載	その他
1														
2														
3														
4														
5														
6														
7														
8														
9														
10														
11														
12														
13														
14														
15														
16														
17														
18														
19														
20														
21														
22														
23														
24														
25														

調査日時：	平成	年	月	日	( )
天気：					風速：
調査時間：				～	

<調査票>

[コメント]

◎走行空間においては、車道左側走行率は、13～31%と多岐にわたるが、平均すると20%程度である。

依然、歩道を通行する自転車が多く、今回も、全体の7割程度を占めている。同一地点(個別データ)においても、午前と午後で異なったデータとなっている。

◎危険運転行為(違反行為を含む)は、肩に荷物(187件)・ハンドルに荷物(87件)・片手運転(71件/内2件は、携帯電話を使用しながらの運転)・立ち漕ぎ・車道右側走行(各66件)・歩道上でのスピードの出しすぎ(45件)・子乗せ後部席に荷物掛け(\*1)(23件)・過積載(21件)・ジグザグ運転(11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 29 年度第 1 回目の調査となり、平成 28 年度のデータと様々な点で比較してみた。

・利用者別                    今回も、午前が午後の利用者を上回った。

・車道左側走行率            今回(19.6%)は、前回[\*1 (21.3%)]と同様の水準である。

\*1 平成 29 年 3 月分のデータであり、下段以降の前回表示も同様のデータを示す

なお、午前 (21.3%)は、前回 (20.3%)と同様の水準である。  
また、午後 (17.9%)は、前回 (22.4%)の 8 割の水準である。

・子乗せ自転車              今回(26.2%)は、前回 (26.2%)と同等の水準である。  
なお、同自転車における同乗者あり(39.0%)の場合でのヘルメット着用率は、70.5%(週平均は、63～83%の範囲で推移)である。  
今回(70.5%)は、前回(75.0%)の 9 割の水準である。

・電動自転車                今回(41.5%)は、前回 (41.4%)と同等の水準である。

・危険運転行為              上位 3 件別では、[肩に荷物・ハンドルに荷物・片手運転] の順である。  
(違反行為を含む)          一方、下位 3 件別では、[過積載・ジグザグ運転・脇見運転] の順である。

なお、今回も、肩に荷物・ハンドルに荷物だけで、全体(604 件)の 4 割強(274 件)を占める形となった。

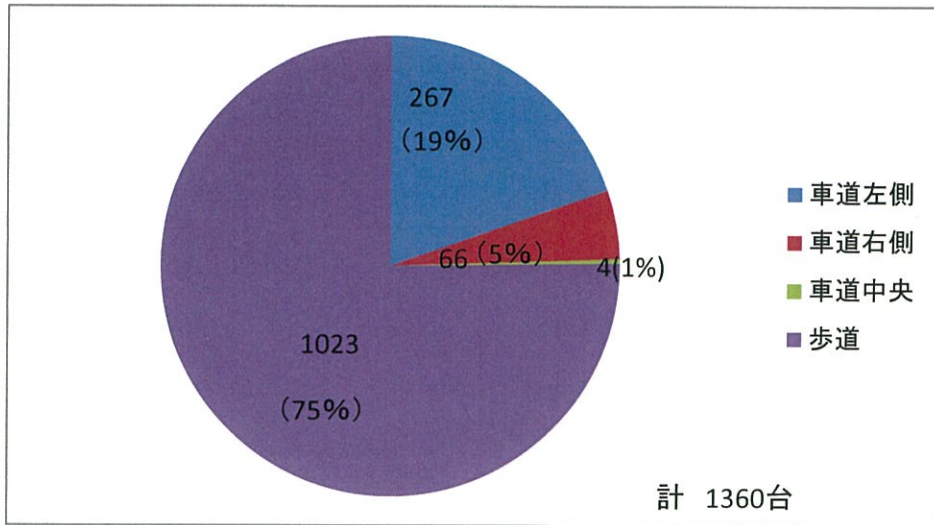
(危険防止の観点から籠の装備や荷台に装着等の必要性がある)

また、利用者全体(1360 名)における危険運転行為(違反行為を含み 604 件)の比率は、割合上(\*2)では、40%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(54 件)も含まれるため

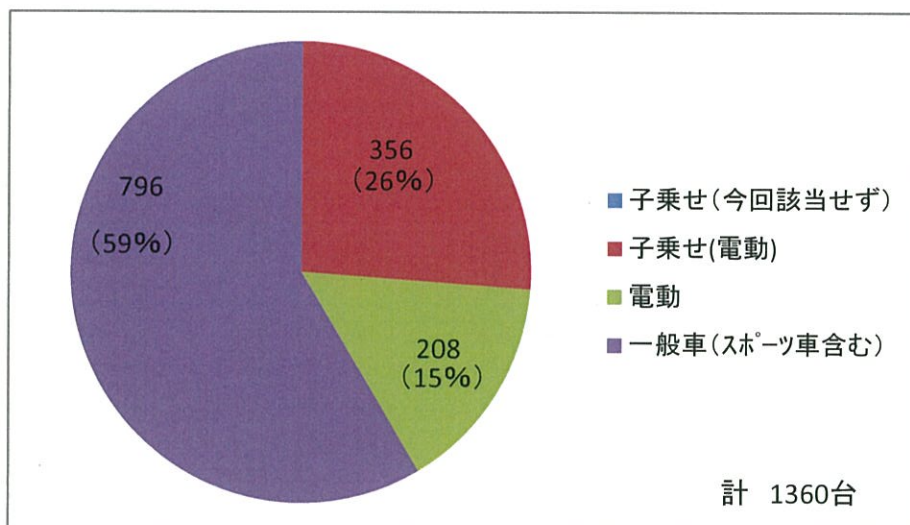
なお、現在、調査地点の近くに臨時のバス停(1年の期限付き)が設置されているため、車道右側走行者は、バス接近時において危険な状況(同様にバス側からも対向車となり危険)となるため、速やかに止めるべき行為である。

また、今回は、雨天時のデータは、存在しなかった。



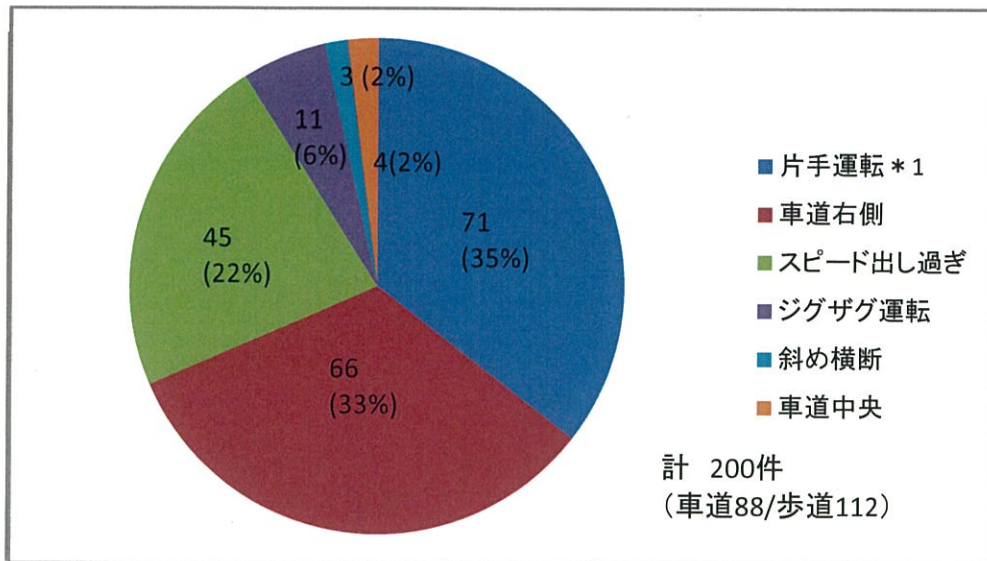
走行空間

調査期間 4/3~28



車種

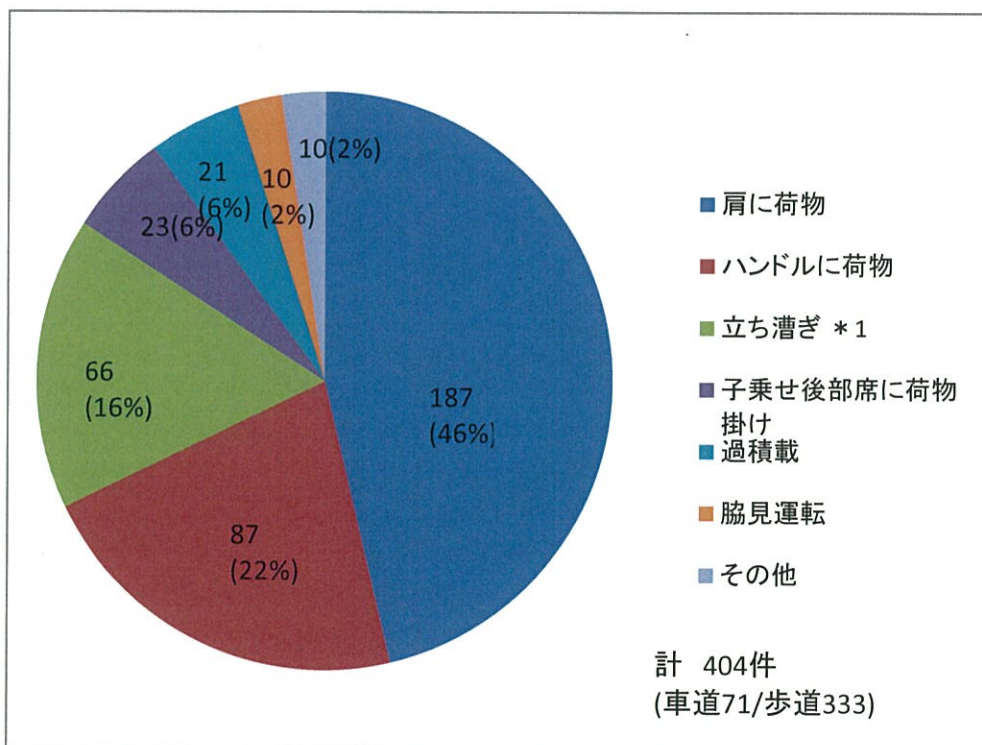
調査期間 4/3~28



違反運転行為

調査期間 4/3~28

\* 1 内2件 携帯電話を使用中の運転

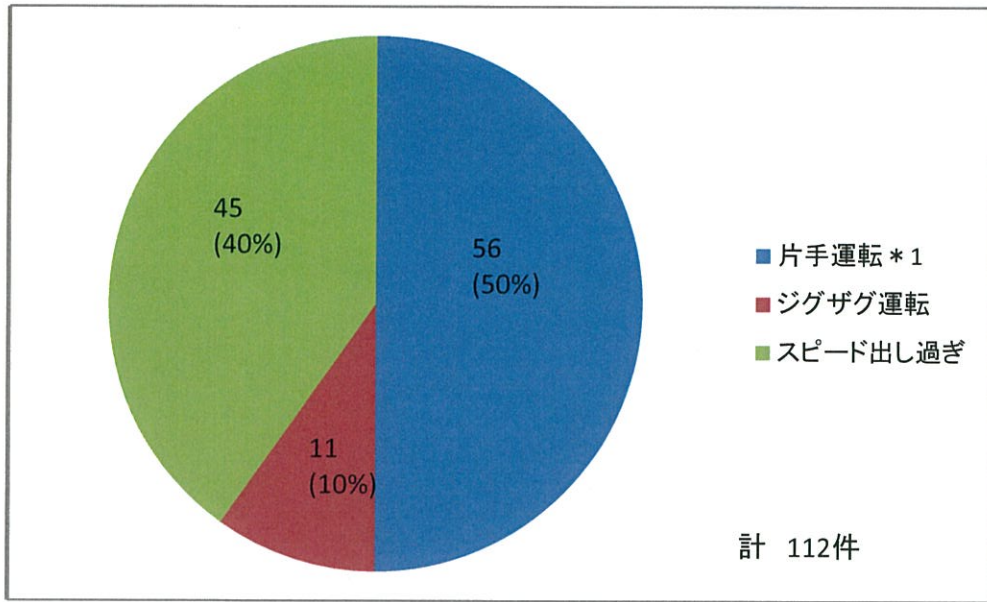


危険運転行為

調査期間 4/3~28

\* 1 比率内訳: 上り坂61・下り坂5

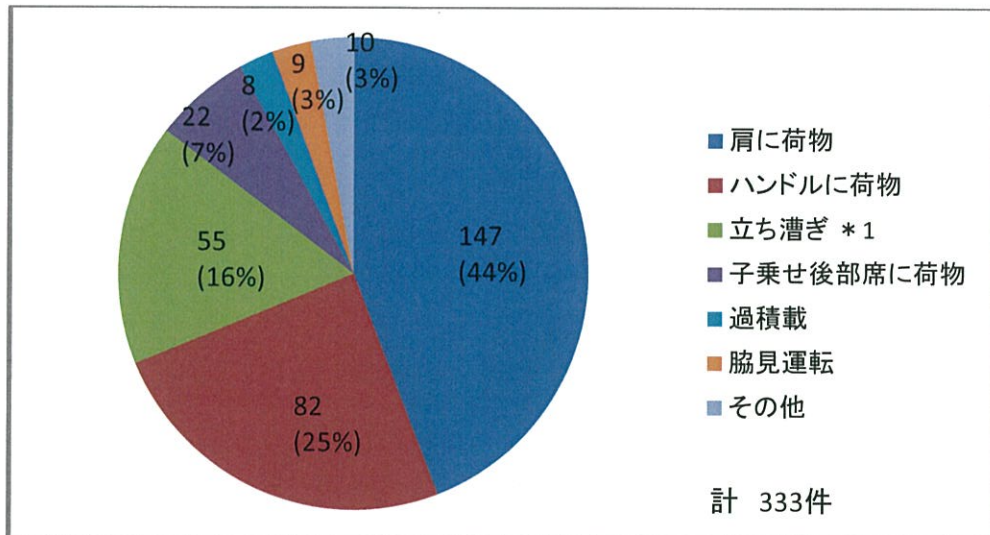




違反運転行為  
(歩道上)

調査期間 4/3~28

\* 1 内2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 4/3~28

\* 1 比率内訳: 上り坂53・下り坂2

## 自転車利用実態定点調査報告（B地点）

平成29年5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4月25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

自転車利用実態定点調査票

No.	走行空間			備考	危険運転行為		
	歩道	車道	歩道		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： 年 月 日 時 分
天気： 風速：
調査時間： 分

<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%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6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(33件)・肩に荷物(16件)・立ち漕ぎ(7件)・ハンドルに荷物(6件)・過積載(3件)・片手運転・車道右側(各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4/26)とのデータについて以下の項目について比較してみた。

なお、本年度より午後についても調査することとなった。

・車道左側走行率

今回(午前のデータ 11%)に対し、前回(\*1 (19%))の 6 割の水準 である。

なお、午後については、本年度より調査することとなったため、比較用のデータは、無し。

なお、午前の上り地点の白金(以下、上り地点と呼称・11%)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・19%)の 6 割の水準である。

また、午後の上り地点 (12%)に対し、下り地点 (16%)の 8 割の水準である。

\*1 平成 29 年 3 月分のデータであり、下段以降の前回表示も同様のデータを示す

・子乗せ自転車

今回(24%)は、前回(20%)の 1.2 倍の水準

上り地点(24%)に対し、下り地点(24%)と同等の水準

なお、同自転車における同乗者あり(37%)の場合でのヘルメット着用率は、73%である。

今回(73%)は、前回(73%)と同等の水準である。

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(66%)の 1.1 倍の水準

・電動自転車

今回(37%)は、前回(34%)と同様の水準である。

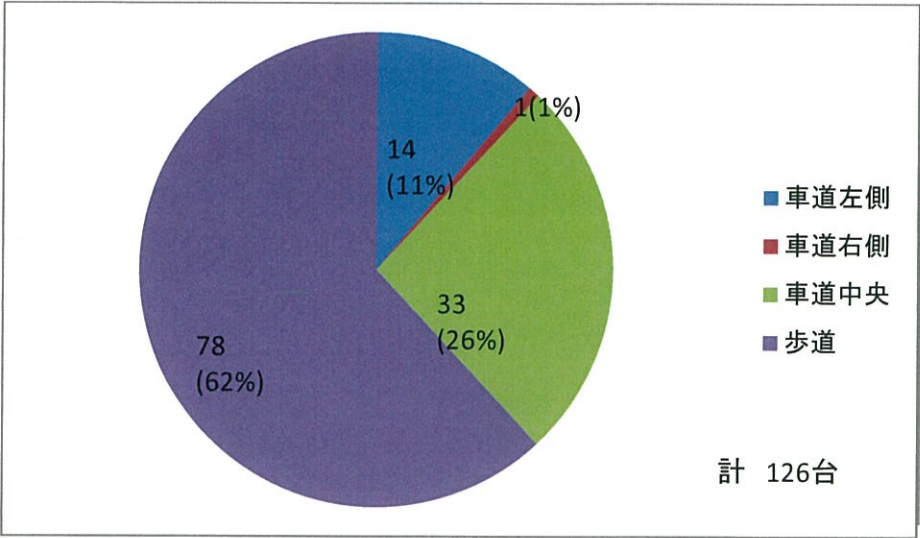
上り地点(37%)に対し、下り地点(42%)の 9 割の水準

・危険運転行為 上り地点の [車道中央走行・肩に荷物・立ち漕ぎ] に対し、下り地点では [肩に荷物・ハンドルに荷物・立ち漕ぎ] と、  
(違反行為を含む) 共通項目は、肩に荷物・立ち漕ぎの 2 件となっている。

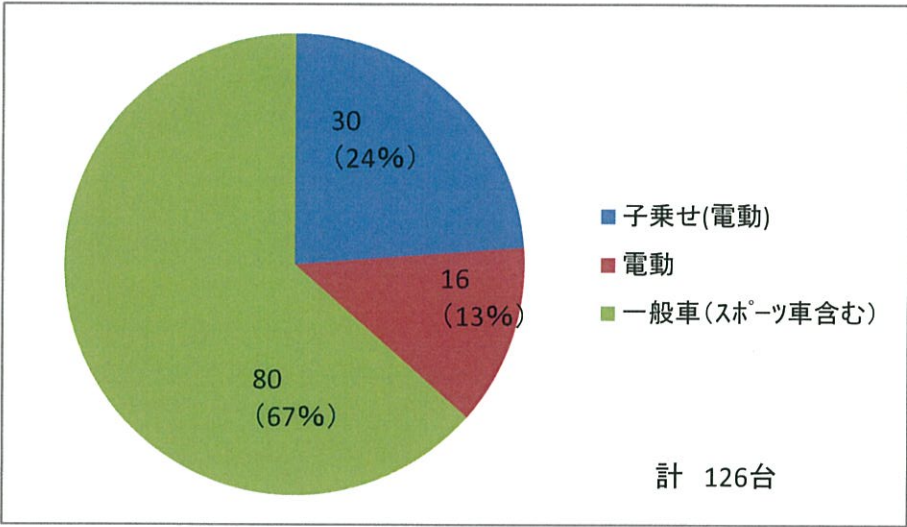
なお、中央走行者については、依然として電動自転車を使用していない。

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。

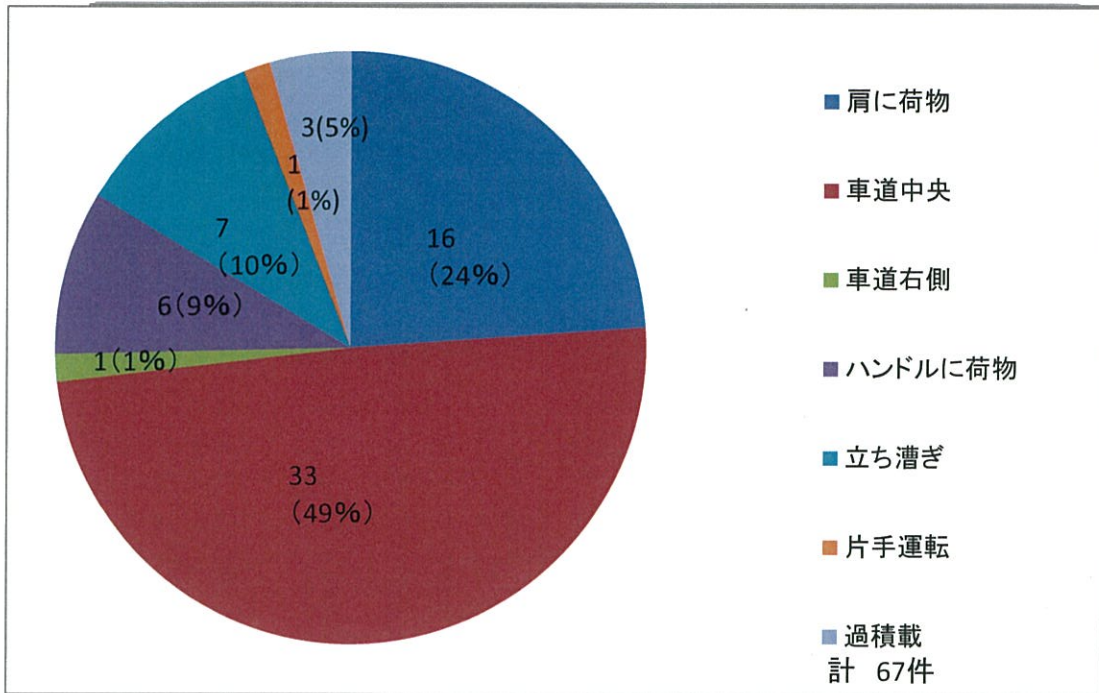
さらに、車道中央走行が多かった理由も、前回以前から同様に、上り車線先の庭園美術館西交差点において、歩行者横断帯中央にて左折道路と直進道路が分断されており、直進する利用者は、同交差点のかなり手前から道路中央を走行していたが、4車線での中間(両隣が2車線)走行のため車両に挟まれてながらと、かなり危険な走行を強いられている感が窺えた。



走行空間



車種



危険運転行為 (違反行為を含む)