

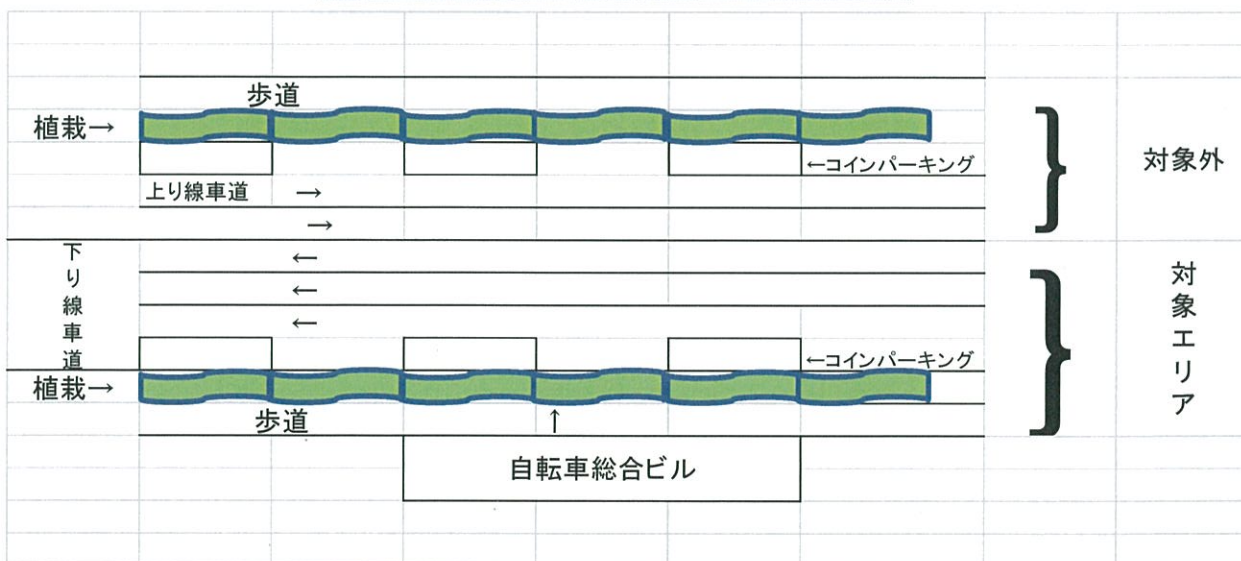
## 自転車利用実態定点調査報告(A地点)

(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30年2月1日～28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			乗種		雨天		危険運転行為							
	車道左側	車道中央	歩道	アパレル	自転車	傘	合傘	逸脱	夜間運転	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、14～47%と多岐にわたるが、平均すると23%程度である。

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

◎危険運転行為(違反行為を含む)は、肩に荷物(141件)・ハンドルに荷物(84件)・片手運転(49件/内3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(43件)・立ち漕ぎ(40件)・子乗せ後部席に荷物掛け(\*1)(28件)・過積載(25件)・車道右側走行(19件)・脇見運転(8件)・ジグザグ運転(4件)・車道中央走行(2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 11 回目の調査となり、平成 29 年 4 月～平成 30 年 2 月分の 11 カ月期間の様々な点で比較してみた。

- ・利用者別                    今回も、午前が午後の利用者を上回った。
  
- ・車道左側走行率            今回(23.4%)は、11 カ月間中では上位で、2 月(23.4%)・1 月及び 9 月(23.3%)・12 月及び 10 月(22.1%)・6 月(21.8%)・8 月(21.3%)・11 月(20.1%)・7 月(19.7%)・4 月(19.6%)・5 月(19.4%)の順である。  
                                  なお、午前 (22.1%)は、11 カ月間中では上位で、9 月(23.6%)・2 月(22.1%)・12 月(22.0%)・1 月(21.9%)・10 月(21.5%)・11 月及び 6 月(21.4%)・4 月(21.3%)・8 月(20.8%)・5 月(19.9%)・7 月(19.5%)・11 月(18.9%)の順である。  
                                  また、午後 (25.0%)は、11 カ月間中では上位で、1 月(25.1%)・2 月(25.0%)・9 月(23.0%)・10 月(22.8%)・12 月(22.2%)・8 月(21.9%)・6 月(21.8%)・11 月(21.4%)・7 月(20.0%)・5 月(18.8%)・4 月(17.9%)の順である。
  
- ・子乗せ自転車              今回(20.2%)は、11 カ月間中では下位で、11 月(26.9%)・4 月(26.2%)・9 月・10 月及び 12 月(25.8%)・5 月(25.7%)・8 月(23.9%)・7 月(23.4%)・6 月(21.8%)・1 月(21.1%)・2 月(20.2%)の順である。  
                                  なお、同自転車における同乗者あり(33.8%)の場合でのヘルメット着用率は、83.6%(週平均は、76～100%の範囲で推移)である。  
                                  今回(83.6%)は、11 カ月間中では上位で、2 月(83.6%)・11 月(78.4%)・6 月及び 12 月(78.0%)・10 月(77.9%)・9 月(76.2%)・5 月(74.4%)・1 月(74.1%)・7 月(71.9%)・4 月(70.5%)・8 月(69.1%)の順である。
  
- ・電動アシスト  
  自転車                      今回(32.1%)は、11 カ月間中では下位で、10 月(43.3%)・4 月(41.5%)  
                                  11 月(40.8%)・12 月(40.1%)・5 月(39.8%)・9 月(38.7%)・8 月(38.5%)・7 月(35.9%)・6 月(34.9%)・1 月(34.7%)・2 月(32.1%)の順である。
  
- ・危険運転行為              上位 3 件別では、[肩に荷物・ハンドルに荷物・片手運転] の順  
(違反行為を含む)        であり、期間中の共通項目は、全項目である。

一方、下位3件別では、[脇見運転・ジグザグ運転・車道中央走行]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(451件)の5割(225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)

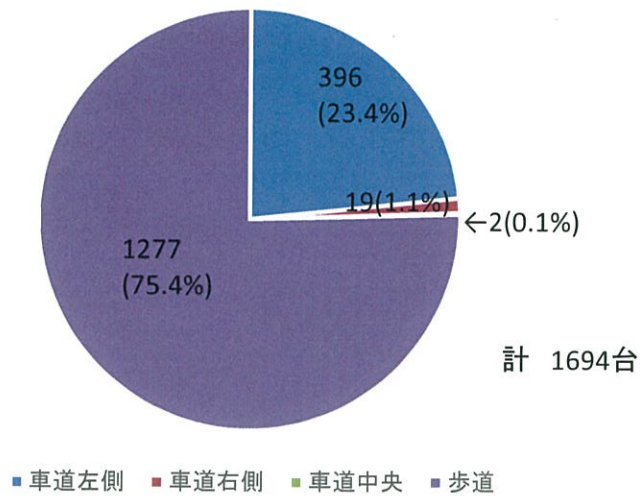
また、利用者全体(1694名)における危険運転行為(違反行為を含み451件)の比率は、割合上(\*2)では、25%となっている。

\*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(36件)も含まれるため

今回の雨天時のデータは、傘さし運転者(計3人)に対し、合羽着用者(計17人)で約6倍であった。

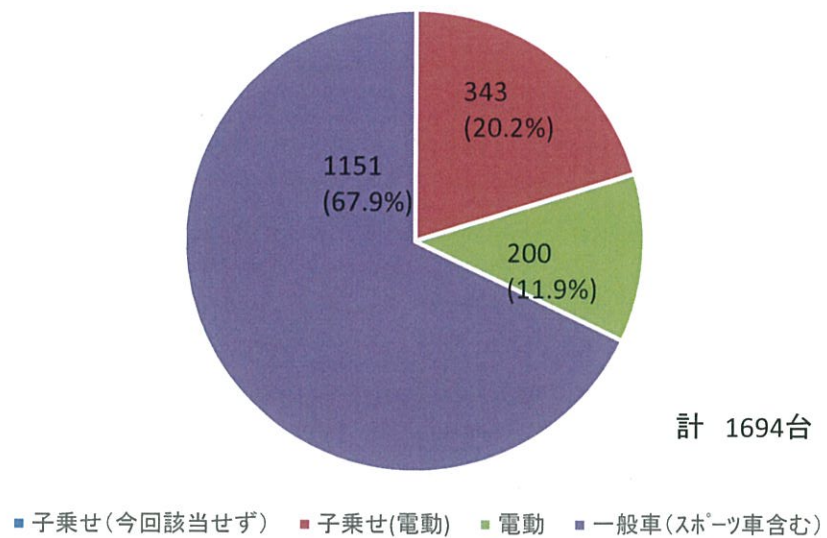
調査期間は、3日間であった。

### 走行空間



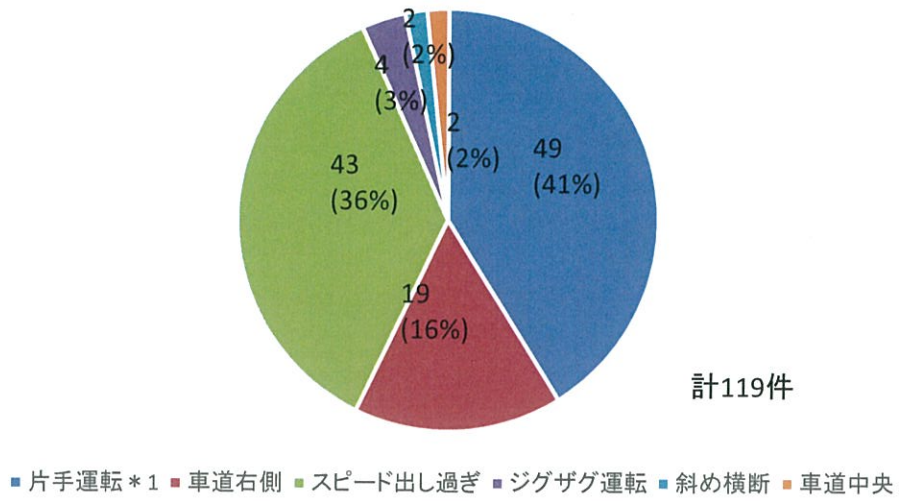
調査期間 2/1~28

### 車種



調査期間 2/1~28

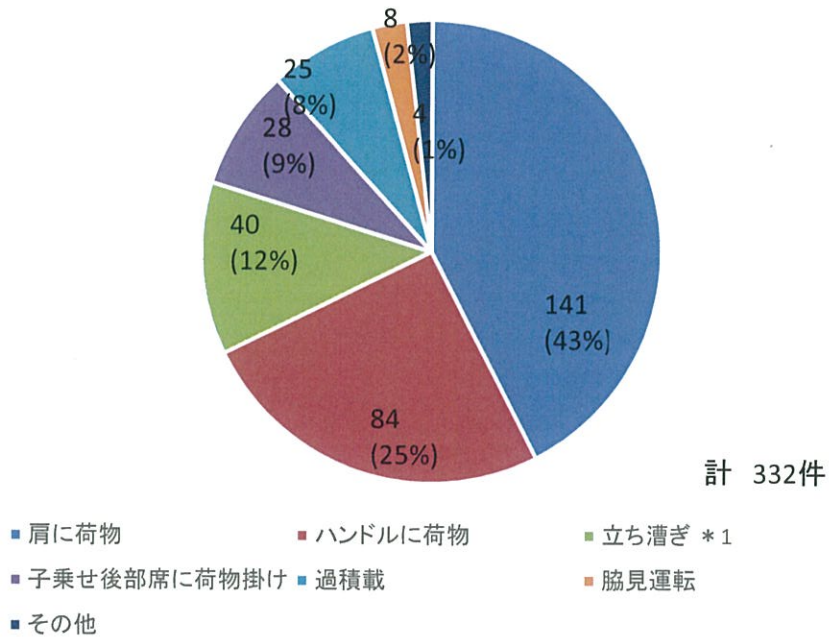
### 違反運転行為



調査期間 2/1~28

\*1 内3件 携帯電話を使用中の運転

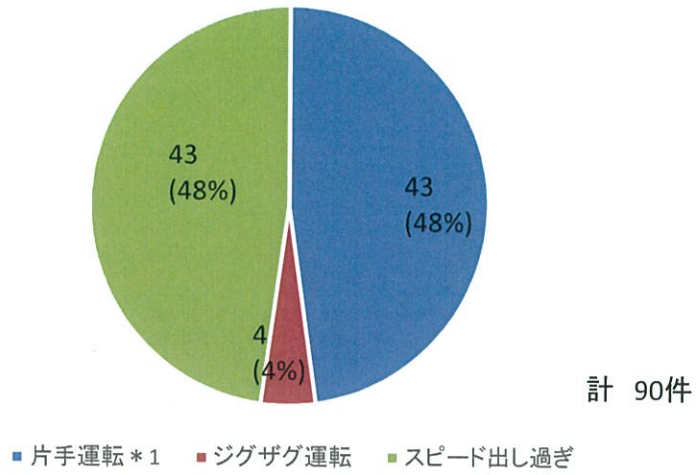
### 危険運転行為



調査期間 2/1~28

\*1 比率内訳: 上り坂27・下り坂13

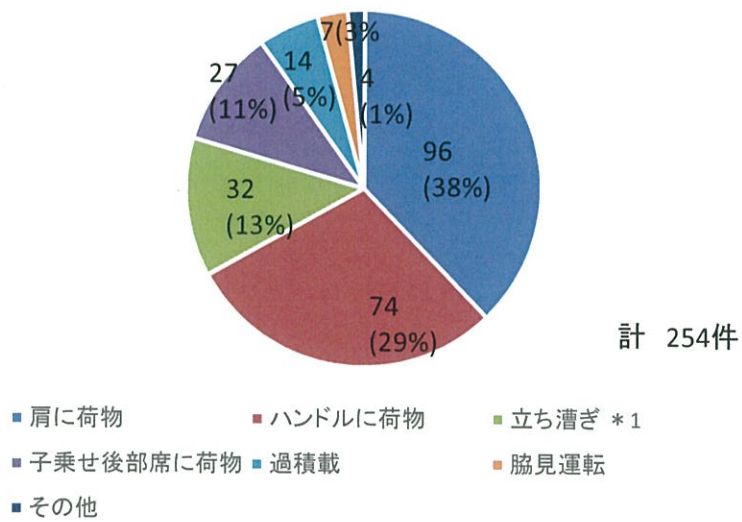
### 違反運転行為(歩道上)



調査期間 2/1~28

\* 1 内2件 携帯電話を使用中の運転

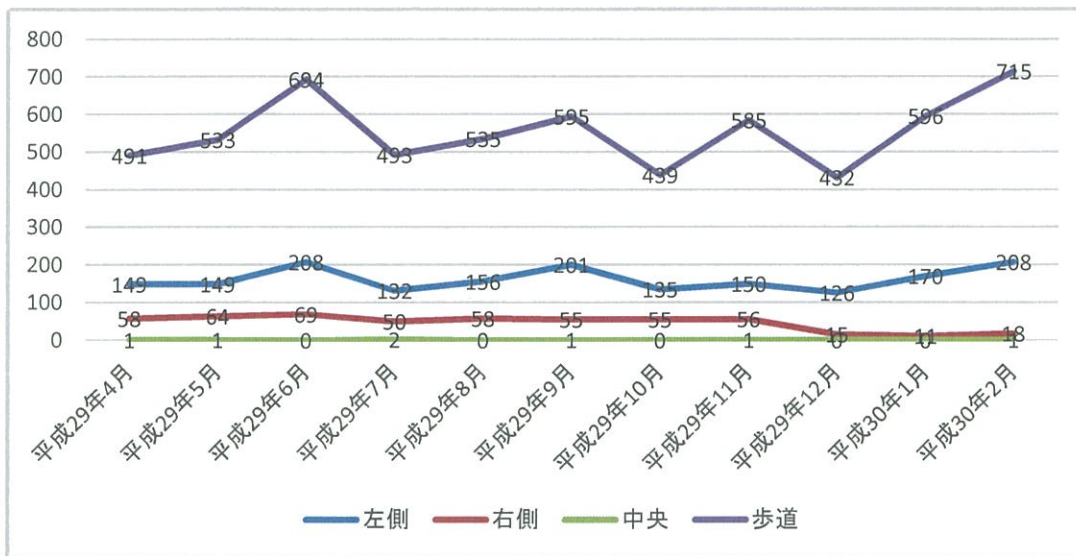
### 危険運転行為(歩道上)



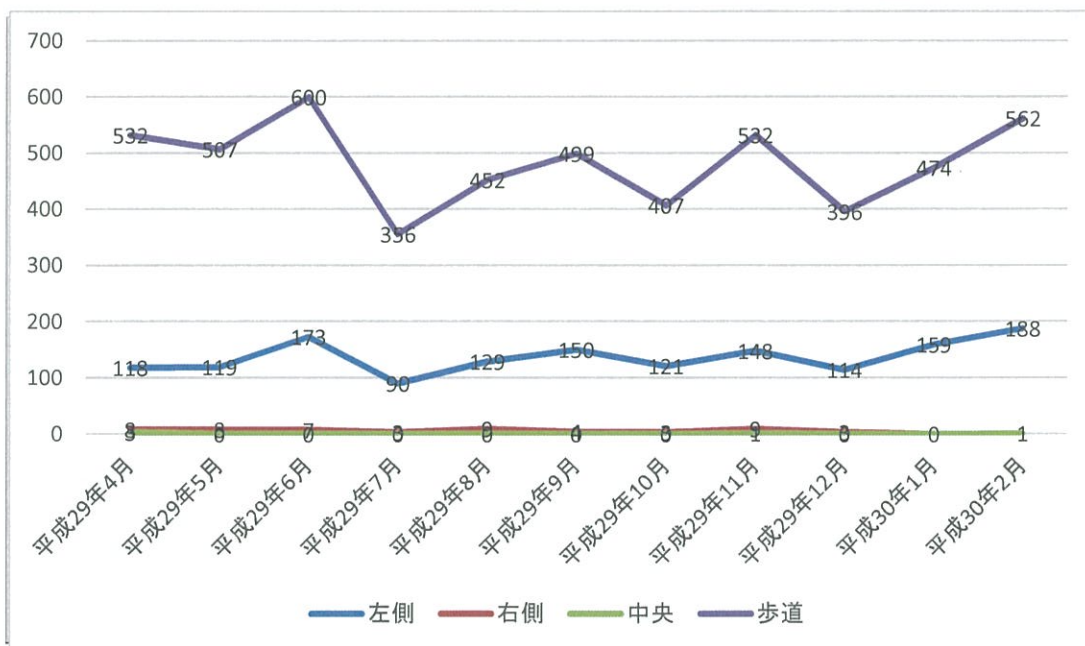
調査期間 2/1~28

\* 1 比率内訳: 上り坂25・下り坂7

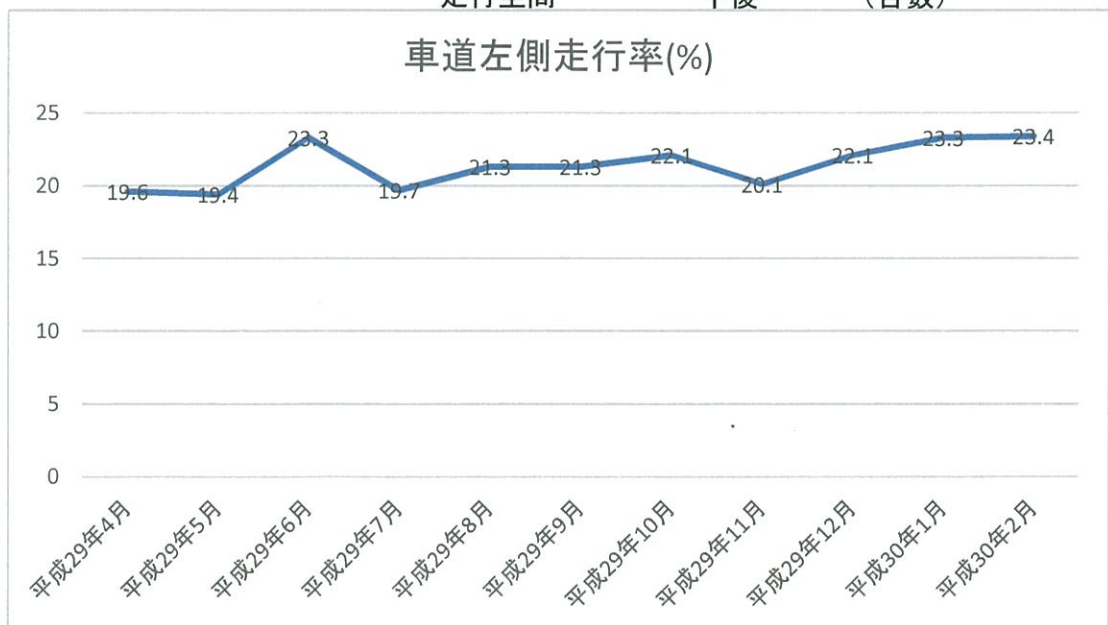




走行空間 午前 (台数)



走行空間 午後 (台数)







## 自転車利用実態定点調査報告（B地点）

（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30年2月21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)



	歩道		←	対象外 対象 エリア
上り線車道	←直進・右折レーン		}	
	←直進レーン			
	←左折レーン			
	←左折レーン			
	歩道	↑		
	白金幼稚園			

**調査事項** 走行空間調査(車道、歩道)と危険走行調査

自転車利用実態調査結果

No.	走行状況		乗車	歩行	危険運転行為	
	左側	中央			違反	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 27 年 2 月 12 日
実施場所	---

＜調査票＞

【コメント】

◎走行空間においては、車道左側走行率は、17%であり、また、車道中央走行率は、14%であり、依然、歩道を通行する自転車が、全体の 7 割弱を占めている。

◎危険運転行為(違反行為を含む) は、車道中央走行(14 件)・肩に荷物(6 件)・片手運転(4 件/内 1 件は、携帯電話を使用しながらの運転)・立ち漕ぎ・過積載・ハンドルに荷物・子乗せ後部席に荷物掛け(各 2 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 2/20)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(17.3%)は、前回(13.6%)の 1.3 倍の水準 である。  
 なお、午前(16.2%)は、前回(11.9%)の 1.4 倍の水準である。  
 また、午後 (20.8%)は、前回(17.2%)の 1.2 倍の水準である。

なお、午前の上り地点の白金(以下、上り地点と呼称・16%)は、下り地点の自転車総合ビル前(以下、下り地点と呼称・20%)の 8 割の水準である。

また、午後の上り地点 (21%)は、下り地点 (22%)のと同程度の水準である。

#### ・子乗せ自転車

今回(18%)は、前回(11%)の 1.6 倍の水準

上り地点(18%)は、下り地点(25%)の 7 割の水準

なお、同自転車における同乗者あり(39%)の場合でのヘルメット着用率は、100%である。

今回(100%)は、前回(100%)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(100%)は、下り地点(85%)の 1.2 倍の水準

#### ・電動アシスト自転車

今回(31%)は、前回(33%)と同程度の水準である。

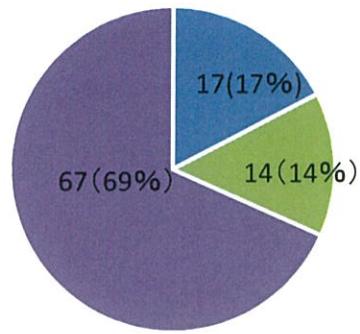
上り地点(31%)は、下り地点(34%)の 9 割の水準

・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・ハンドルに荷物・片手運転] であり、共通項目は、肩に荷物・片手運転の 2 件となっている。

なお、中央走行者については、基本的に電動アシスト自転車を使用していない。

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

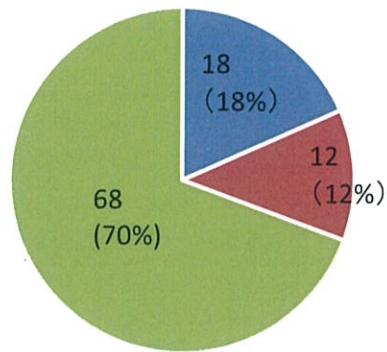
### 走行空間



計 98台

■ 車道左側 ■ 車道右側(今回該当せず) ■ 車道中央 ■ 歩道

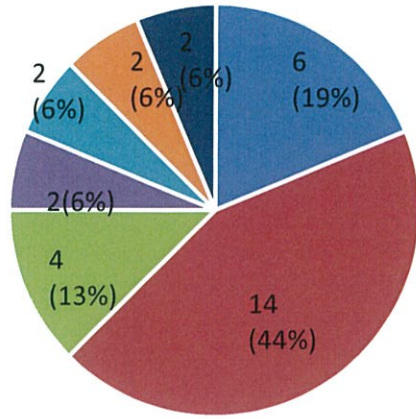
### 車種



計 98台

■ 子乗せ(電動) ■ 電動 ■ 一般車(スポーツ車含む)

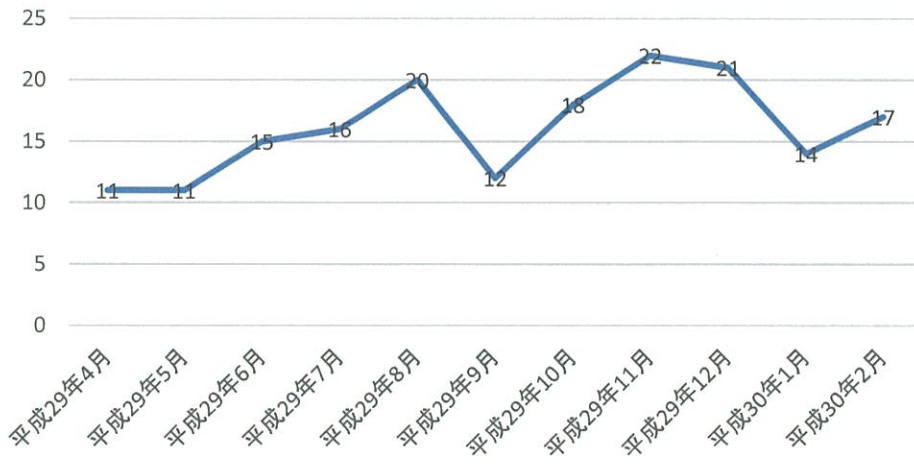
### 危険運転行為(違反行為含む)



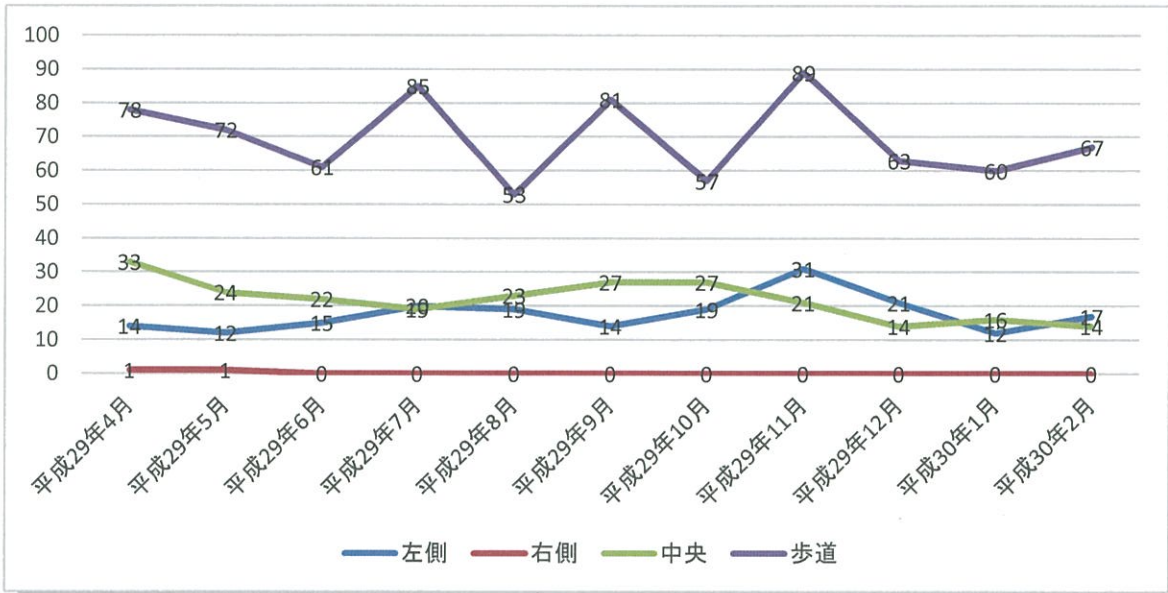
計 32件

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

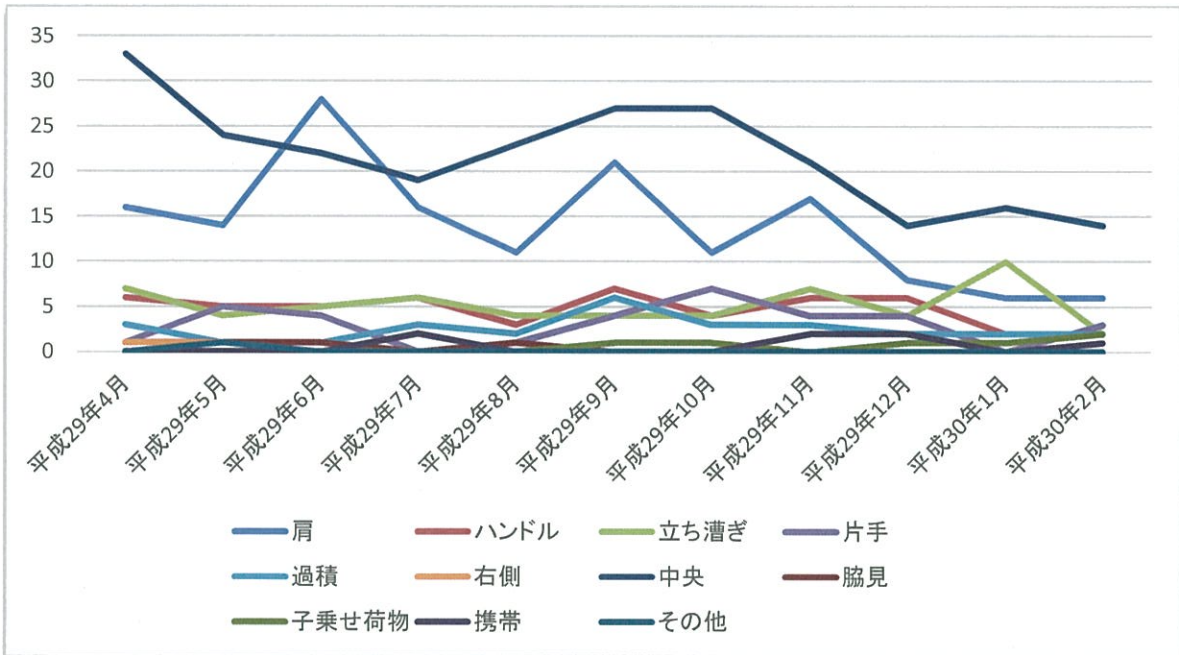
### 車道左側走行率(%)







走行空間 (台)



危険運転行為 (違反行為を含む) (件数)