

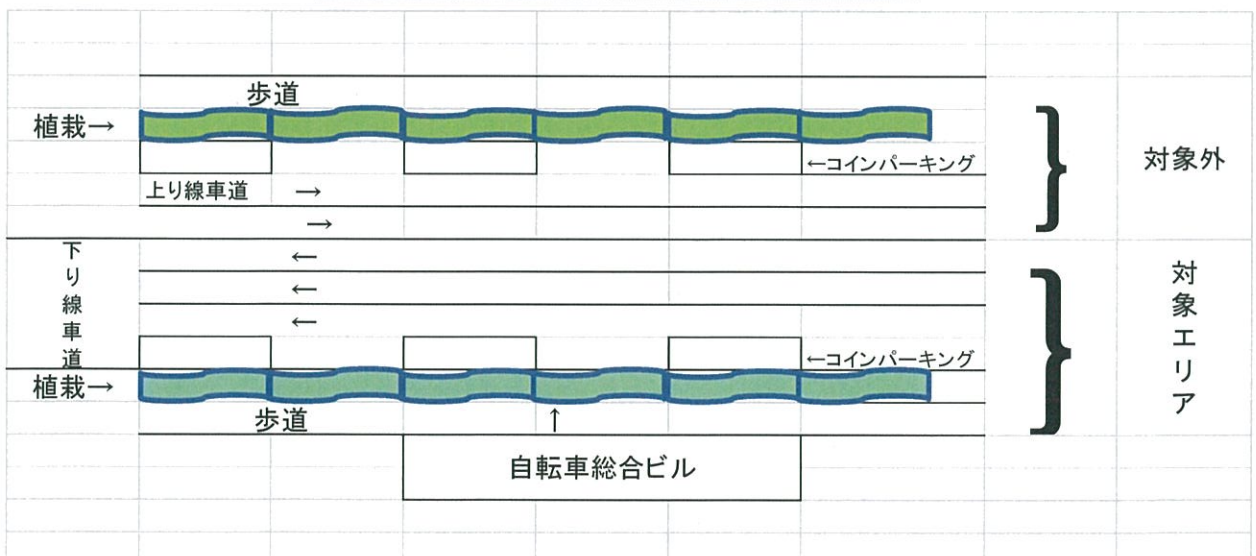
## 自転車利用実態定点調査報告(A地点)

(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4月4日～27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		傘	傘非	換装	速度出しすぎ	片手運転	脇見運転	立ち漕ぎ	荷物
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、15～50%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(197件)・ハンドルに荷物(98件)・片手運転(73件/内15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(58件)・過積載(39件)・脇見運転(31件)・立ち漕ぎ(27件)・ジグザグ運転(24件)・子乗せ後部席に荷物掛け(\*1)(23件)・車道右側走行(15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 30 年度第 1 回目の調査となり、平成 29 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(22.9%)は、前回[\*1 (24.0%)]と同様の水準である。

\*1 平成 30 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 (22.1%)は、前回 (23.5%)と同様の水準である。  
また、午後 (23.7%)は、前回 (24.7%)と同様の水準である。

・子乗せ自転車              今回(20.2%)は、前回 (20.7%)と同様の水準である。  
なお、同自転車における同乗者あり(36.2%)の場合でのヘルメット着用率は、77.7%(週平均は、65～82%の範囲で推移)である。  
今回(77.7%)は、前回(72.2%)の 1.1 倍の水準である。

・電動自転車                今回(31.4%)は、前回 (32.5%)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・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、[立ち漕ぎ・ジグザグ運転・子乗せ後部席に荷物掛け] 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(591 件)の 5 割(295 件)を占める形となった。

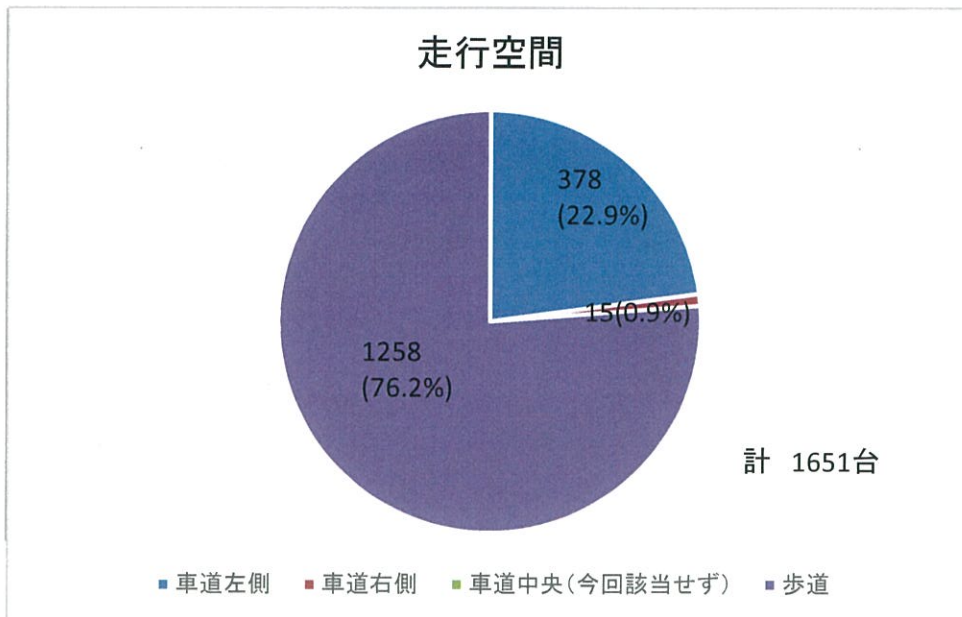
(危険防止の観点から籠の装備や荷台に装着等の必要性がある)

また、利用者全体(1651名)における危険運転行為(違反行為を含み 591件)の比率は、割合上(\*2)では、33%となっている。

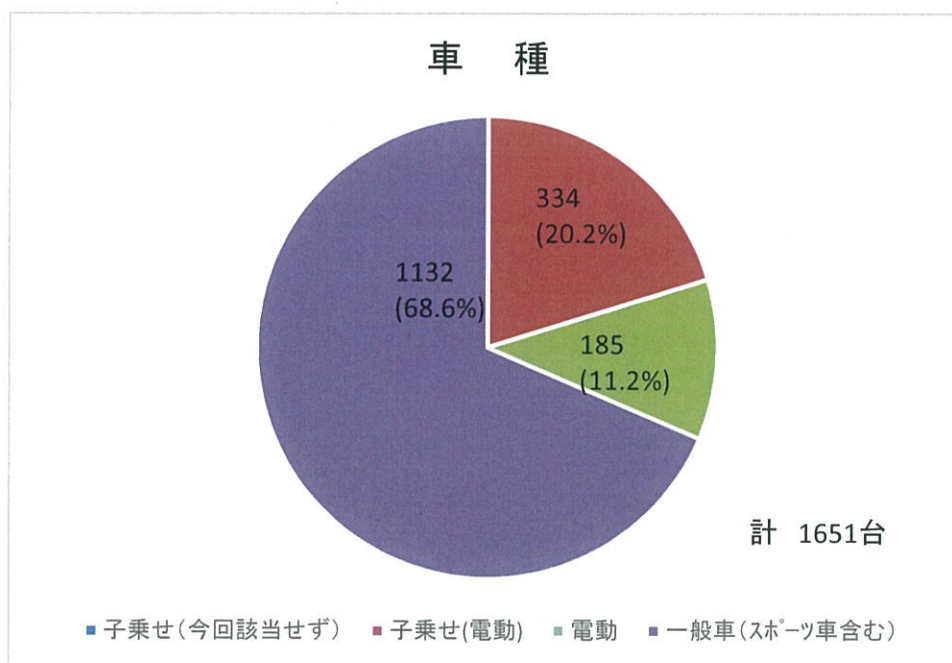
\*2 実際は、1名で複数の危険運転行為等を実施している件(54件)も含まれるため

今回の雨天時のデータは、傘さし運転者(計2人)に対し、合羽着用者(計23人)で11倍であった。

調査期間は、3日間であった。

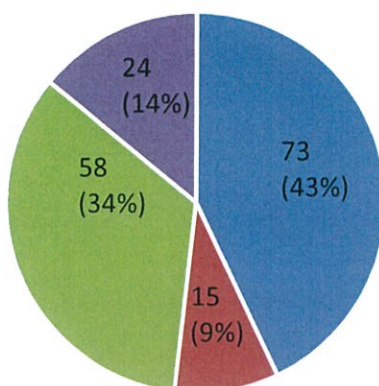


調査期間 4/4~27



調査期間 4/4~27

### 違反運転行為



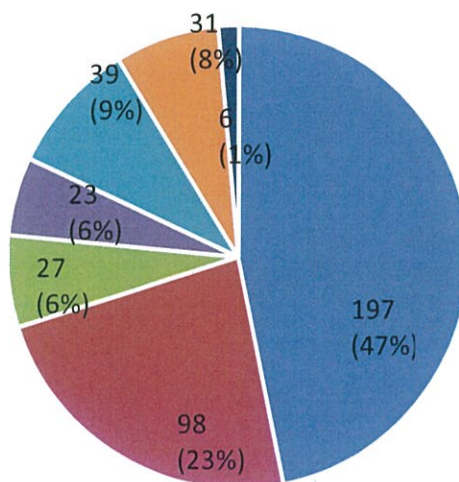
計170件

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

調査期間 4/4~27

\*1 内15件 携帯電話を使用中の運転

### 危険運転行為



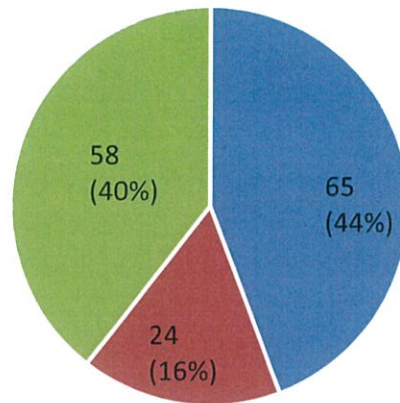
計 421件

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

調査期間 4/4~27

\*1 比率内訳: 上り坂22・下り坂5

### 違反運転行為(歩道上)



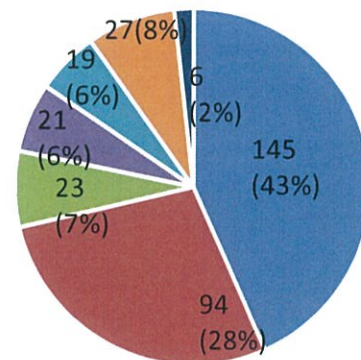
計 147件

■ 片手運転 \*1 ■ ジグザグ運転 ■ スピード出し過ぎ

調査期間 4/4~27

\*1 内11件 携帯電話を使用中の運転

### 危険運転行為(歩道上)



計 335件

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

調査期間 4/4~27

\*1 比率内訳: 上り坂21・下り坂2

## 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4月20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
上り線車道	←直進・右折レーン	}	対象エリア
	←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票

No.	走行空間			車種	乗客	危険運転行為			
	車道左側	車道中央	歩道			違反	片手	立ち漕ぎ	脇見
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									
26									

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、15%であり、また、車道中央走行率は、23%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(24件)・肩に荷物(12件)・片手運転(5件/内1件は、携帯電話を使用しながらの運転)・立ち漕ぎ・ハンドルに荷物・脇見運転(各3件)・過積載(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4/19)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(15.4%)に対し、前回[\*1(11.8%)]の1.3倍の水準である。

なお、午前(17.6%)は、前回(12.3%)の1.4倍の水準である。  
また、午後(10.0%)は、前回(10.7%)と同様の水準である。

なお、午前の上り地点の白金(以下、上り地点と呼称・18%)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・24%)の約 8 割の水準である。

また、午後の上り地点 (10%)に対し、下り地点 (29%)の 3 割の水準である。

\*1 平成 30 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(19%)は、前回(14%)の 1.4 倍の水準

上り地点(19%)に対し、下り地点(21%)と同様の水準

なお、同自転車における同乗者あり(25%)の場合でのヘルメット着用率は、60%である。

今回(60%)は、前回(67%)の 9 割の水準である。

さらに、ヘルメット着用率の上下線での比較として、上り地点(60%)に対し、下り地点(63%)と同様の水準

#### ・電動自転車

今回(39%)は、前回(33%)の 1.2 倍の水準である。

上り地点(39%)に対し、下り地点(31%)の 8 割の水準

・危険運転行為 上り地点の [車道中央走行・肩に荷物・片手運転] に対し、下り地点では [肩に荷物・片手運転・過積載] であり  
(違反行為を含む) 共通項目は、肩に荷物・片手運転の 2 件となっている。

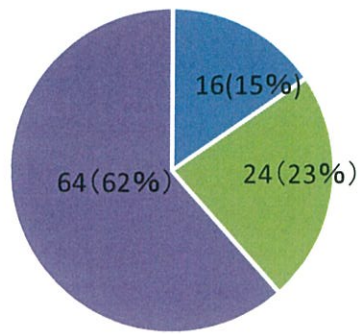
また、利用者全体(104 名)における危険運転行為(違反行為を含み 51 件)の 比率は、49%となっている。

上り地点(49%)に対し、下り地点(39%)の 1.3 倍の水準

なお、中央走行者については、基本、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。

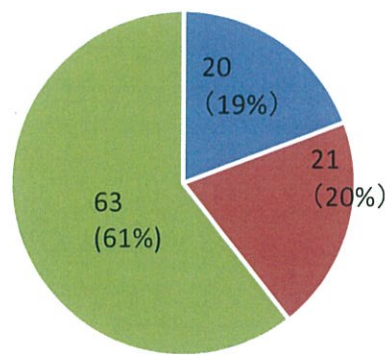
### 走行空間



計 104台

■ 車道左側 ■ 車道右側(今回該当せず) ■ 車道中央 ■ 歩道

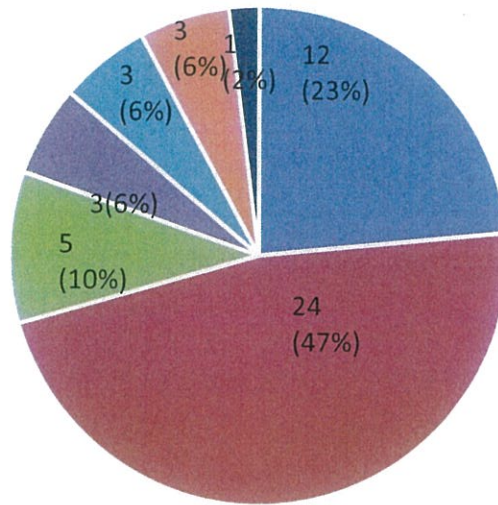
### 車種



計 104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 51件

■ 肩に荷物 ■ 車道中央 ■ 片手運転\*1 ■ ハンドルに荷物 ■ 立ち潜ぎ ■ 脇見運転 ■ 過積載

\*1 内1件 携帯電話を使用中の運転