

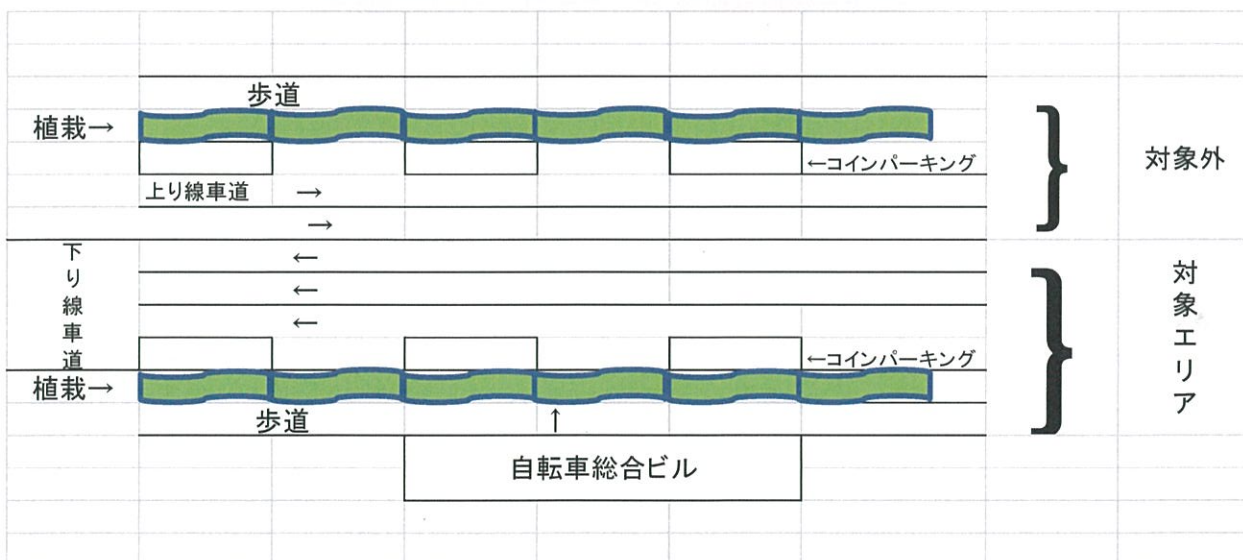
## 自転車利用実態定点調査報告(A地点)

(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6月1日～29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

	走行空間				車種	雨天		危険運転行為						
	車道右側	車道左側	歩道中央	歩道		傘	傘差	危険無視	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：					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、20～45%と多岐にわたるが、平均すると24%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(222件)・ハンドルに荷物(111件)・片手運転(106件/内6件は、携帯電話を使用しながらの運転)・過積載(69件)・歩道上でのスピードの出しすぎ(56件)・子乗せ後部席に荷物掛け(\*1)(33件)・ジグザグ運転(30件)・脇見運転(26件)・立ち漕ぎ・車道右側走行(各24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 3 回目の調査となり、前回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(24.2%)は、前回(21.2%)の 1.1 倍の水準である。  
                                  なお、午前 (23.5%)は、前回 (21.0%)の 1.1 倍の水準である。  
                                  また、午後 (25.2%)は、前回 (21.3%)の 1.2 倍の水準である。
- ・子乗せ自転車              今回(21.4%)は、前回 (20.8%)と同様の水準である。  
                                  なお、同自転車における同乗者あり(38.0%)の場合でのヘルメット着用率は、77.3%(週平均は、66~91%の範囲で推移)である。  
                                  今回(77.3%)は、前回(87.0%)の 9 割の水準である。
- ・電動自転車                今回(31.9%)は、前回 (33.2%)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、[脇見運転・立ち漕ぎ・車道右側走行] 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(705 件)の 4 割強(333 件)を占める形となった。

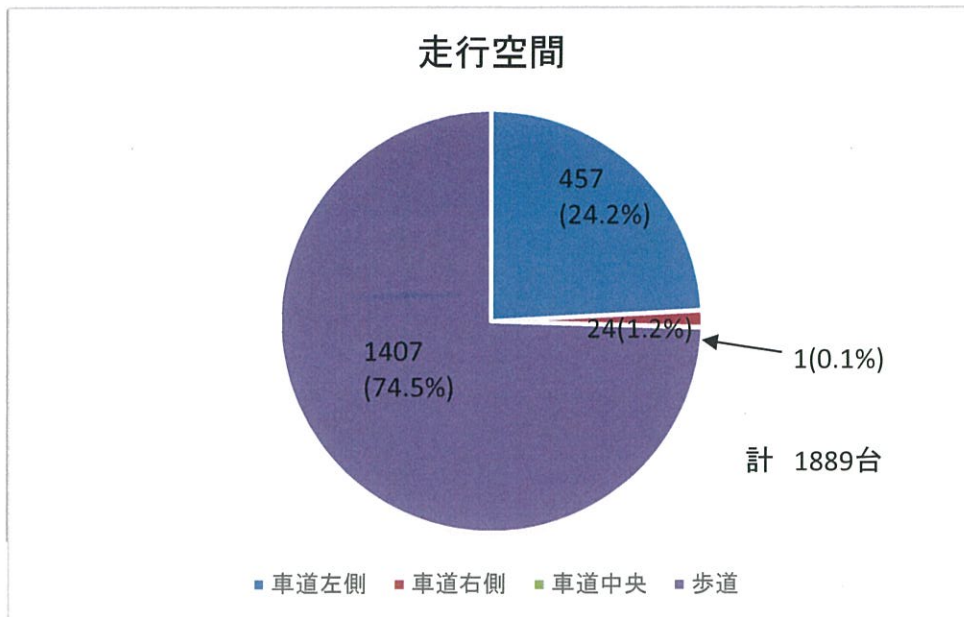
(危険防止の観点から籠の装備や荷台に装着等の必要性がある)

また、利用者全体(1889 名)における危険運転行為(違反行為を含み 705 件)の比率は、割合上(\*2)では、34%となっている。

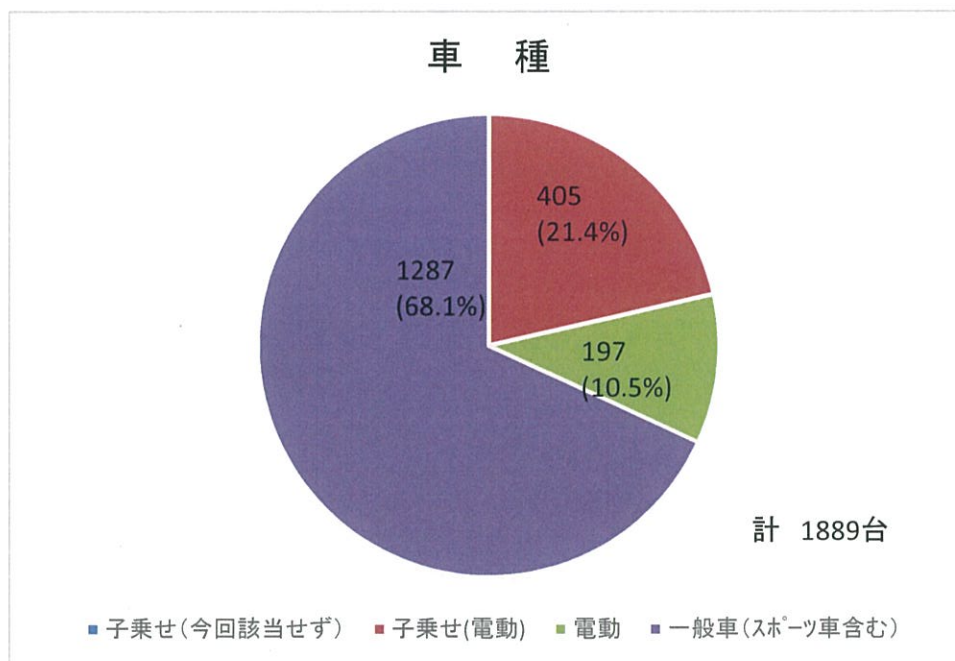
\*2 実際は、1 名で複数の危険運転行為等を実施している件(69 件)も含まれるため

今回の雨天時のデータは、傘さし運転者(計 5 人)に対し、合羽着用者(計 46 人)で 9 倍であった。

調査期間は、3 日間であった。

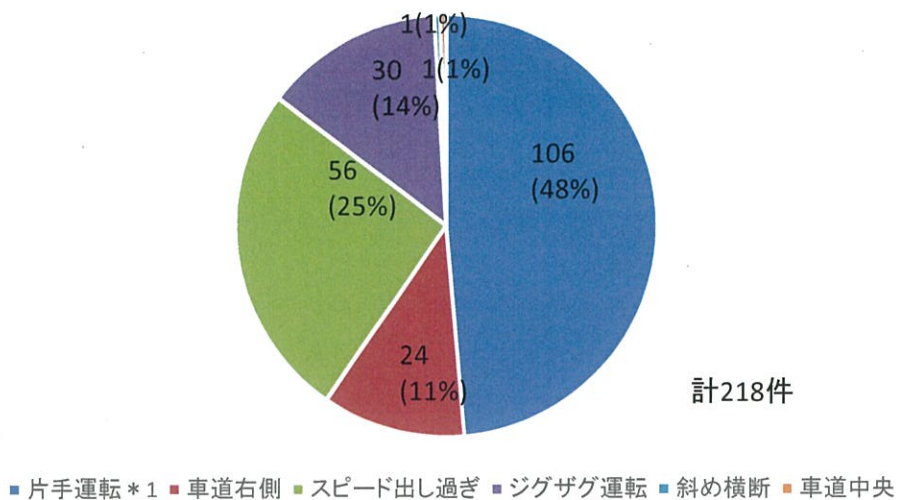


調査期間 6/1～29



調査期間 6/1～29

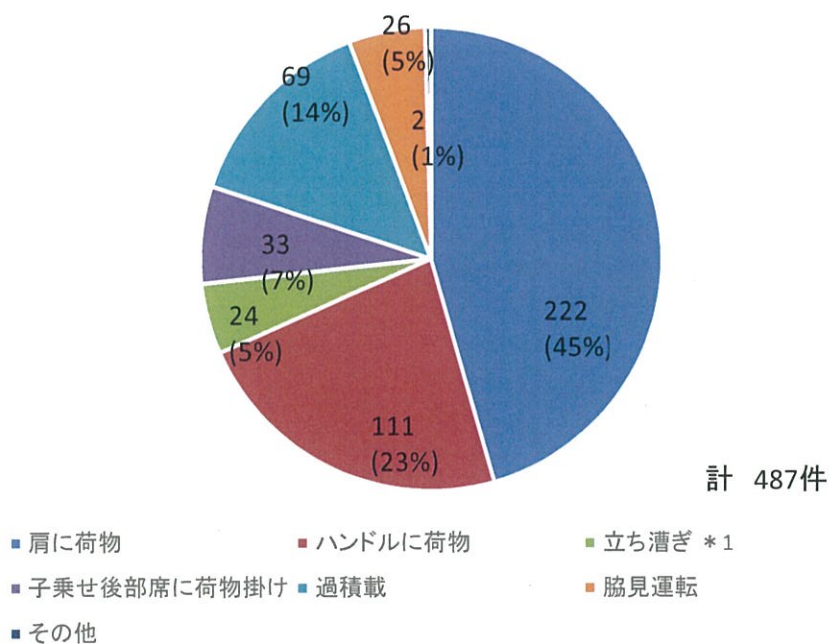
### 違反運転行為



調査期間 6/1～29

\* 1 内6件 携帯電話を使用中の運転

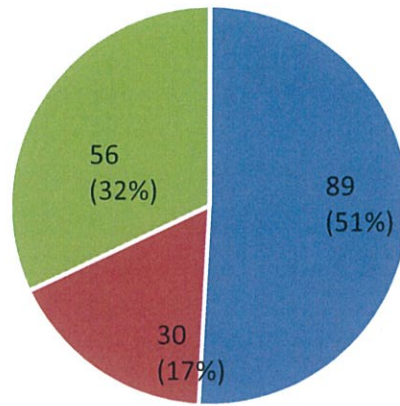
### 危険運転行為



調査期間 6/1～29

\* 1 比率内訳: 上り坂21・下り坂3

### 違反運転行為(歩道上)



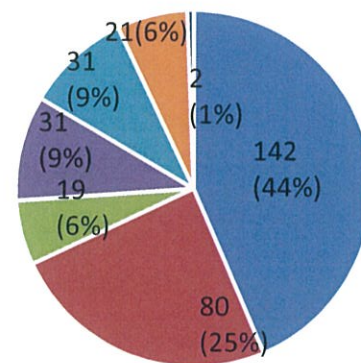
計 175件

■ 片手運転 \* 1 ■ ジグザグ運転 ■ スピード出し過ぎ

調査期間 6/1~29

\* 1 内4件 携帯電話を使用中の運転

### 危険運転行為(歩道上)

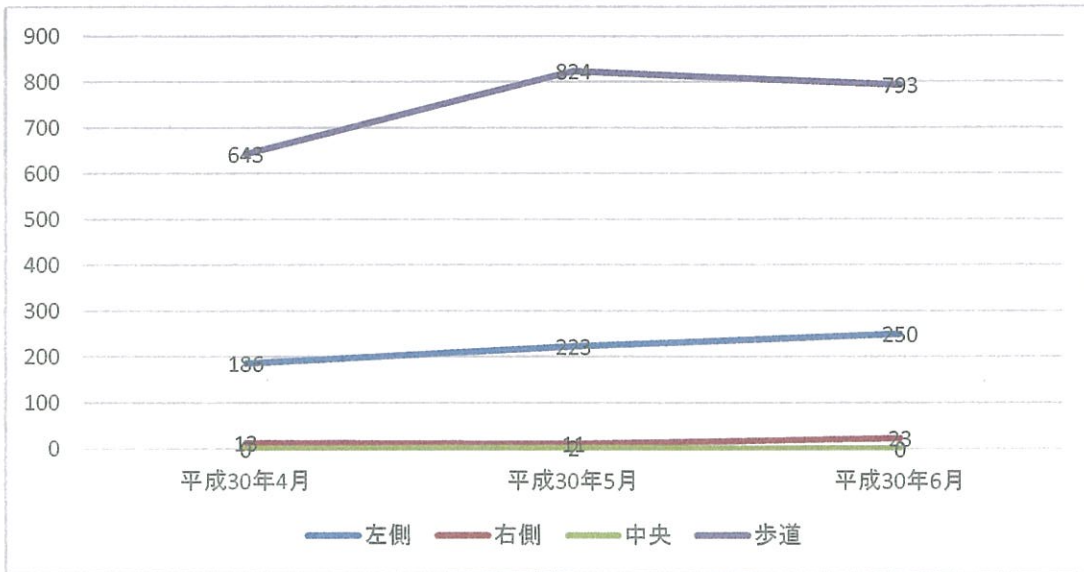


計 326件

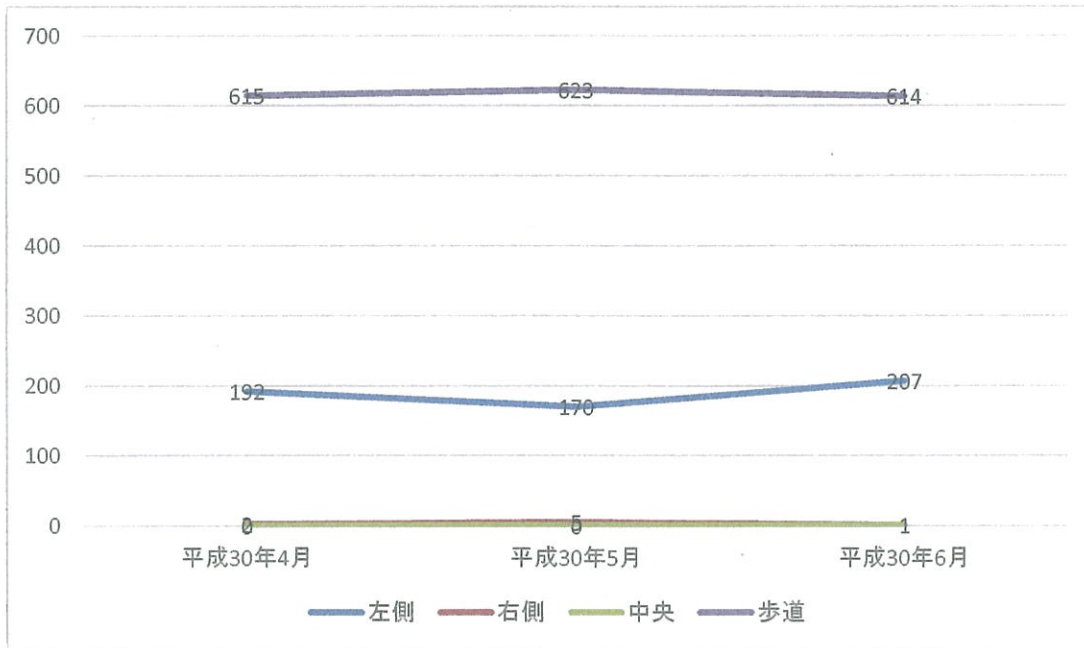
■ 肩に荷物 ■ ハンドルに荷物 ■ 立ち漕ぎ \* 1  
 ■ 子乗せ後部席に荷物 ■ 過積載 ■ 脇見運転  
 ■ その他

調査期間 6/1~29

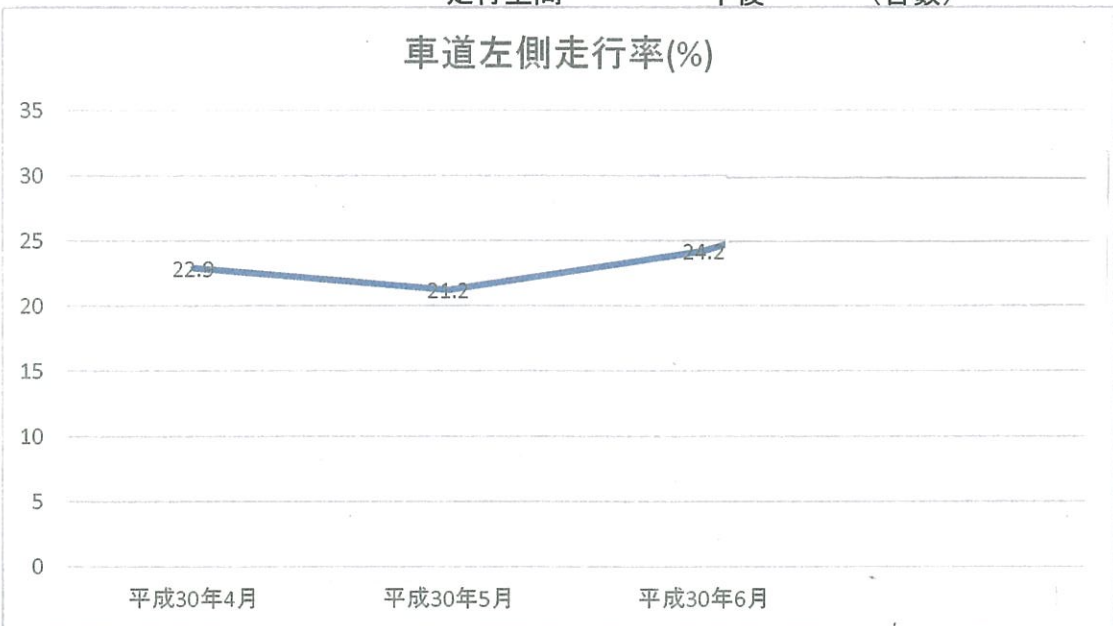
\* 1 比率内訳: 上り坂18・下り坂1

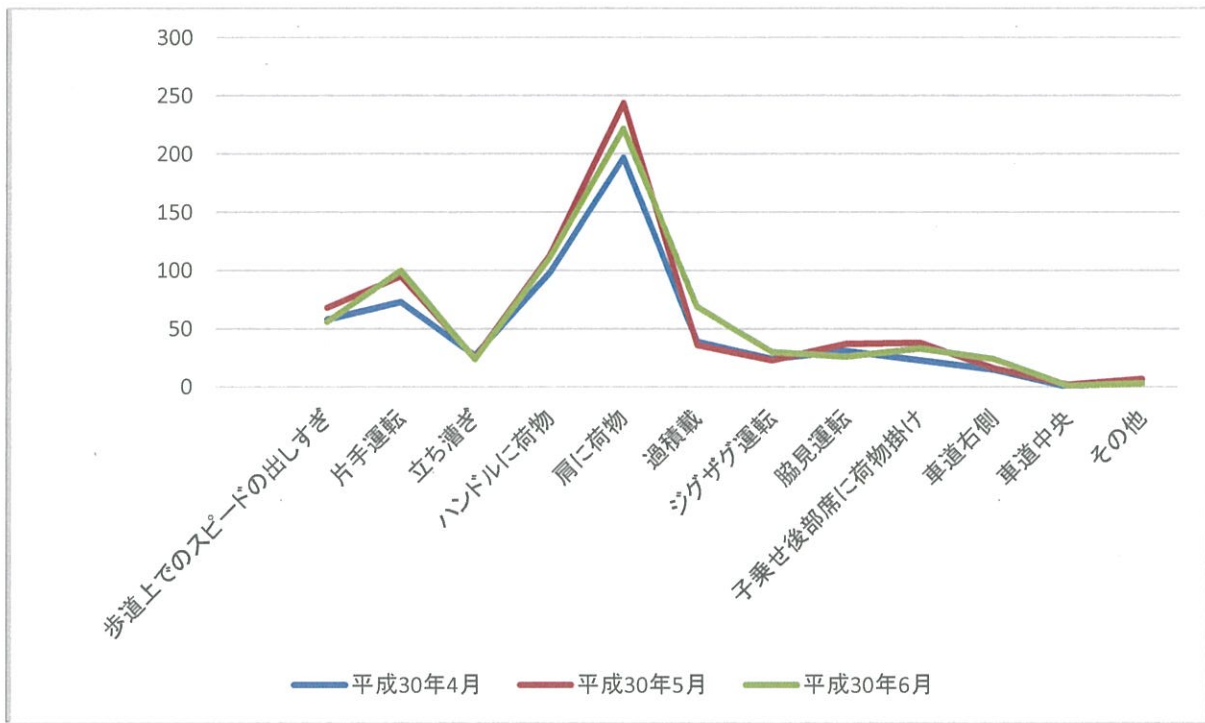


走行空間 午前 (台数)



走行空間 午後 (台数)





危険運転行為 (件)



## 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6月26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

自転車利用実態調査票

No.	走行空間			車種	乗次	危険走行行為		
	車道左側	車道中央	歩道			違反行為	危険走行	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 時 分  
 人員: 名  
 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、16%であり、また、車道中央走行率は、22%であり、依然、歩道を通行する自転車が、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(25件)・肩に荷物(15件)・片手運転(8件/内1件は、携帯電話を使用しながらの運転)・過積載(7件)・ハンドルに荷物(5件)・立ち漕ぎ(3件)・車道右側走行(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6/25)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(15.9%)に対し、前回(11.7%)の1.4倍の水準である。

なお、午前(15.7%)は、前回(12.5%)の1.3倍の水準である。

また、午後(16.7%)は、前回(10.0%)の1.7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%)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%)の7割の水準である。

また、午後の上り地点(17%)に対し、下り地点(28%)の6割の水準である。

#### ・子乗せ自転車

今回(15%)は、前回(26%)の6割の水準

上り地点(15%)に対し、下り地点(23%)の約7割の水準

なお、同自転車における同乗者あり(24%)の場合でのヘルメット着用率は、75%である。

今回(75%)は、前回(80%)と同様の水準である。

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(75%)に対し、下り地点(78%)と同様の水準

#### ・電動自転車

今回(29%)は、前回(43%)の7割の水準である。

上り地点(29%)に対し、下り地点(35%)と同様の水準

#### ・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・歩道上でのスピードの出しすぎ・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。

(違反行為を含む)

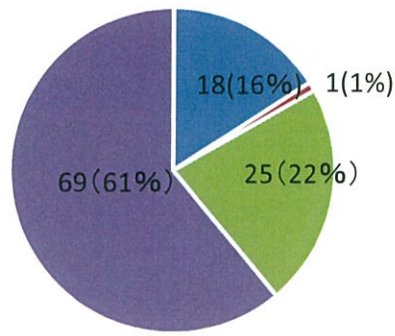
また、利用者全体(113名)における危険運転行為(違反行為を含み73件)の比率は、65%となっている。

上り地点(65%)に対し、下り地点(34%)の1.9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。

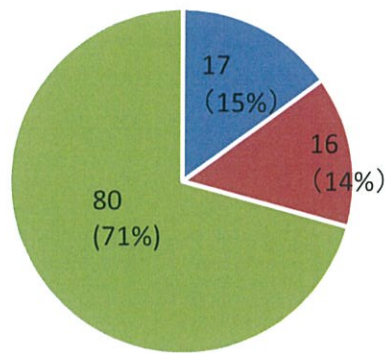
### 走行空間



計 113台

■ 車道左側 ■ 車道右側 ■ 車道中央 ■ 歩道

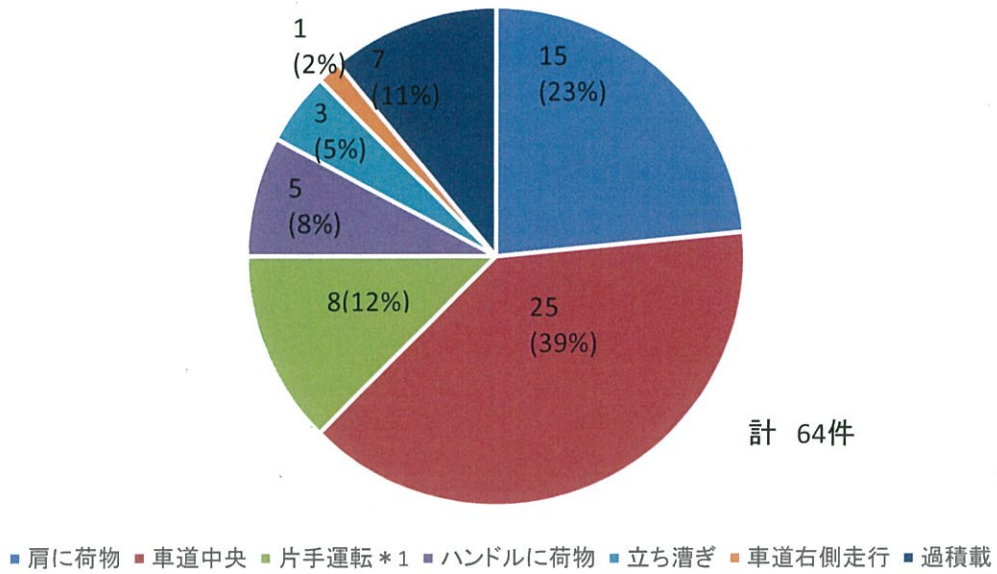
### 車種



計 113台

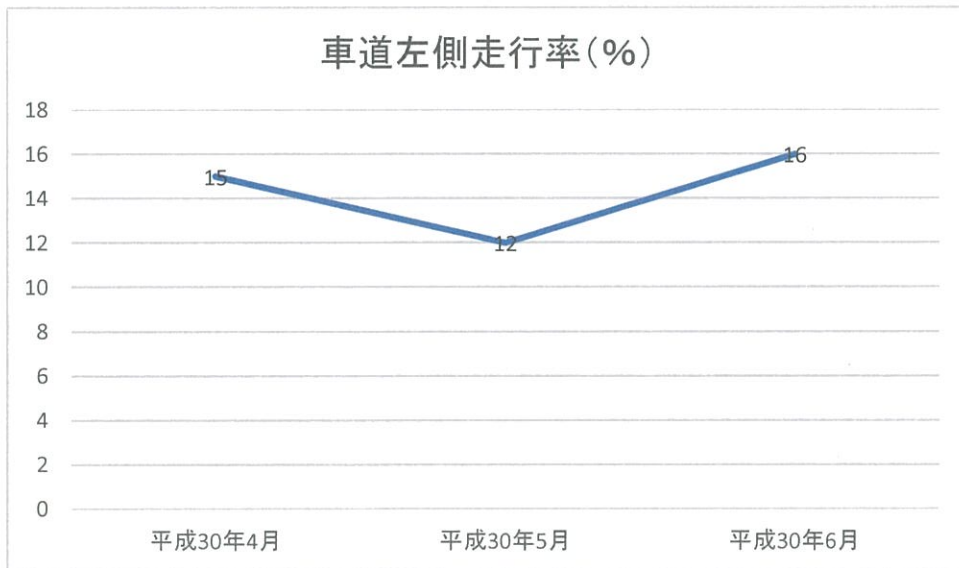
■ 子乗せ(電動) ■ 電動 ■ 一般車(スポーツ車含む)

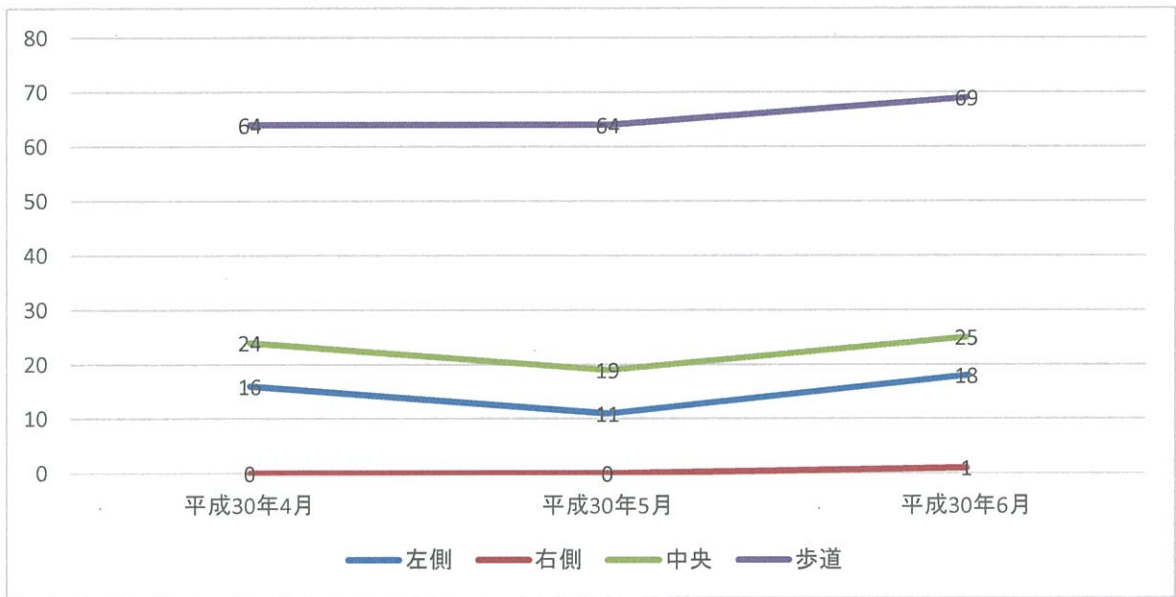
### 危険運転行為(違反行為含む)



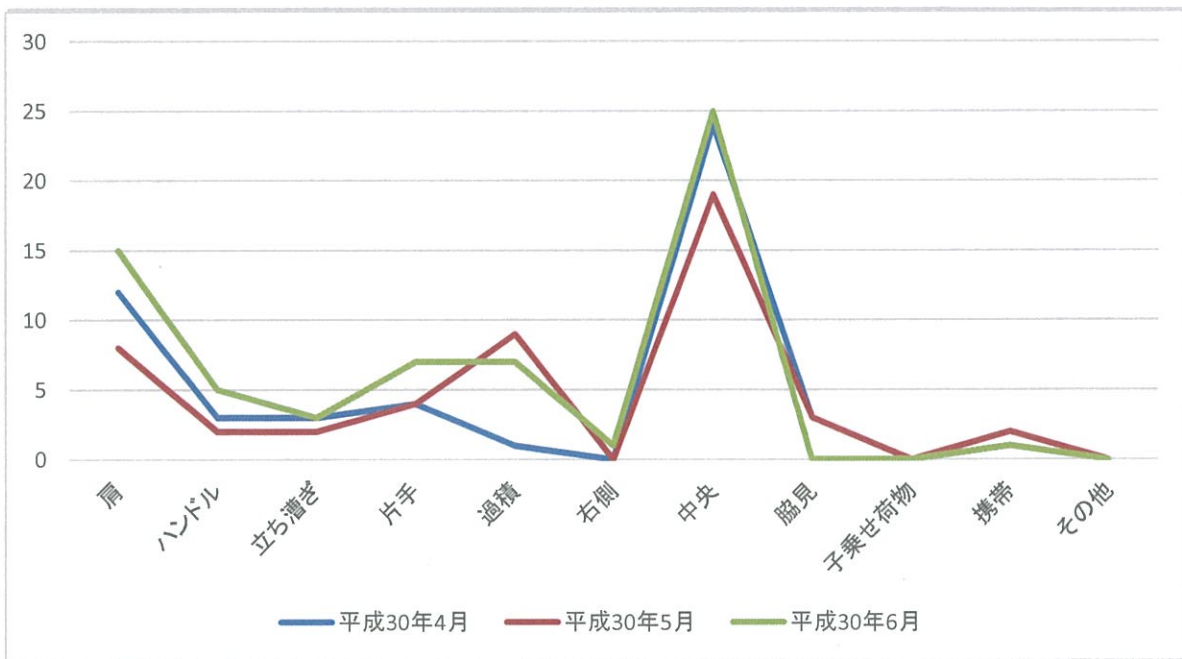
\*1 内1件 携帯電話を使用中の運転

### 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)