



自転車利用実態定点調査票

No.	走行空間			乗員		雨天		危険運転行為						
	車道左側	車道右側	歩道	子乗せ	乗客	雨	雪	携帯電話 使用	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、11～57%と多岐にわたるが、平均すると22%である。

依然、歩道を通行する自転車が多く、今回は、全体の8割弱を占めている。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(152件)・ハンドルに荷物(93件)・片手運転(88件/内25件は、携帯電話を使用しながらの運転)・過積載(42件)・歩道上でのスピードの出しすぎ(40件)・子乗せ後部席に荷物掛け(\*1)(12件)・ジグザグ運転(18件)・脇見運転(13件)・立ち漕ぎ(9件)・車道右側走行(6件)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 6 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(22.0%)は、前回(23.4%)と同様の水準である。  
                                  なお、午前 (20.5%)は、前回 (22.6%)の 9 割の水準である。  
                                  また、午後 (24.4%)は、前回(24.3%)と同様の水準である。
  
- ・子乗せ自転車              今回(22.4%)は、前回(20.6%)の 1.1 倍の水準である。  
                                  なお、同自転車における同乗者あり(27.3%)の場合でのヘルメット着用率は、80.5%(週平均は、75~86%の範囲で推移)である。  
                                  今回(80.5%)は、前回(68.8%)の 1.27 倍の水準である。
  
- ・電動自転車                今回(31.7%)は、前回 (31.8%)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(473 件)の 5 割強(245 件)を占める形となった。

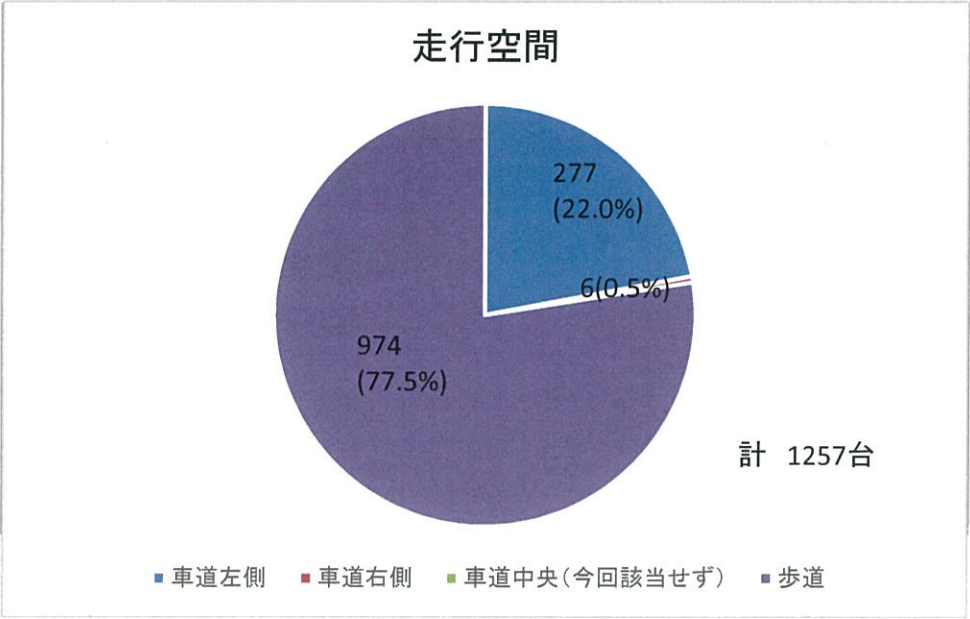
(危険防止の観点から籠の装備や荷台に装着等の必要性がある)

また、利用者全体(1257 名)における危険運転行為(違反行為を含み 473 件)の比率は、割合上(\*2)では、35%となっている。

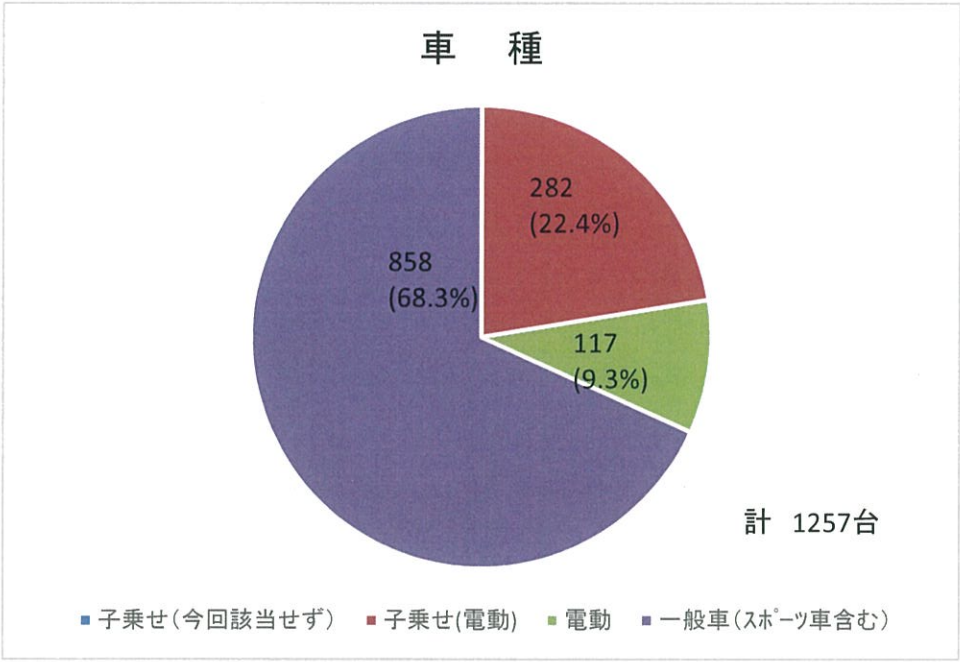
\*2 実際は、1 名で複数の危険運転行為等を実施している件(39 件)も含まれるため

今回の雨天時のデータは、傘さし運転者(計 13 人)に対し、合羽着用者(計 41 人)で 3.2 倍であった。

調査期間は、6 日間であった。

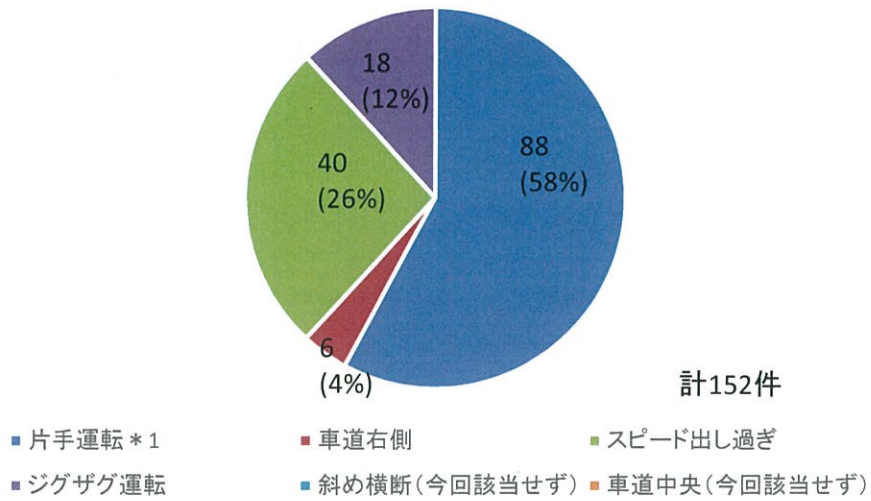


調査期間 9/4~27



調査期間 9/4~27

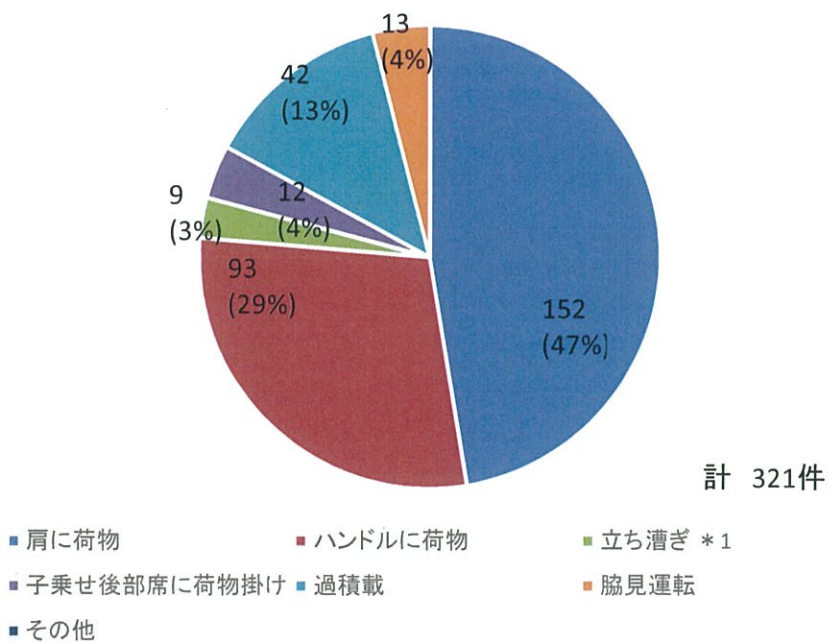
### 違反運転行為



調査期間 9/4~27

\* 1 内25件 携帯電話を使用中の運転

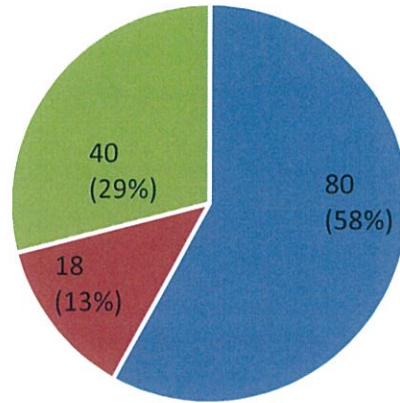
### 危険運転行為



調査期間 9/4~27

\* 1 比率内訳: 上り坂7・下り坂2

### 違反運転行為(歩道上)



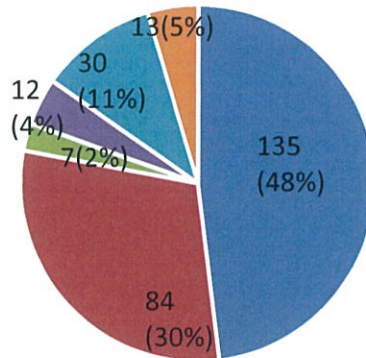
計 138件

■ 片手運転 \* 1 ■ ジグザグ運転 ■ スピード出し過ぎ

調査期間 9/4~27

\* 1 内24件 携帯電話を使用中の運転

### 危険運転行為(歩道上)



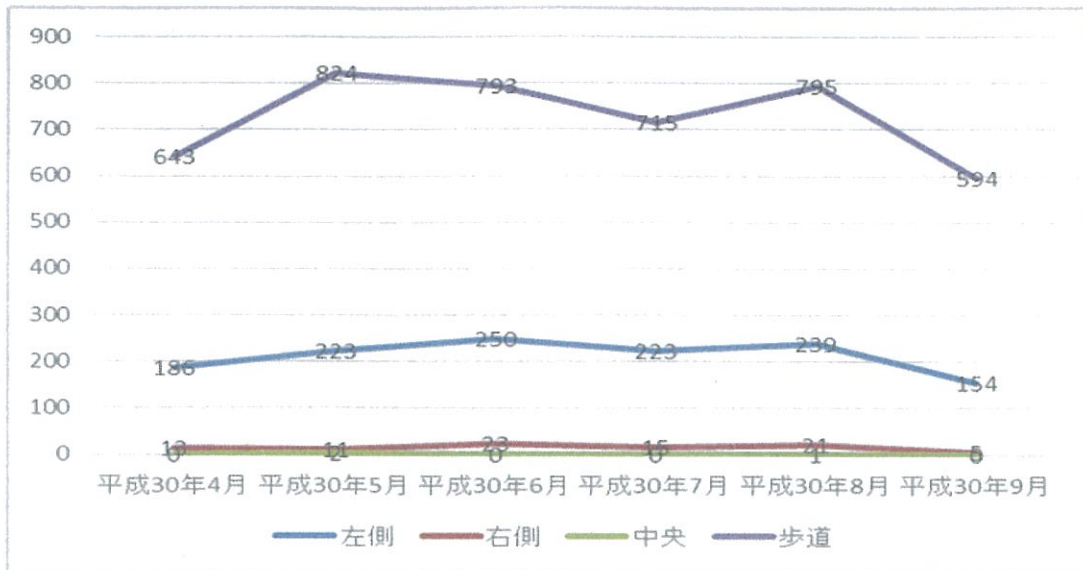
計 281件

■ 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

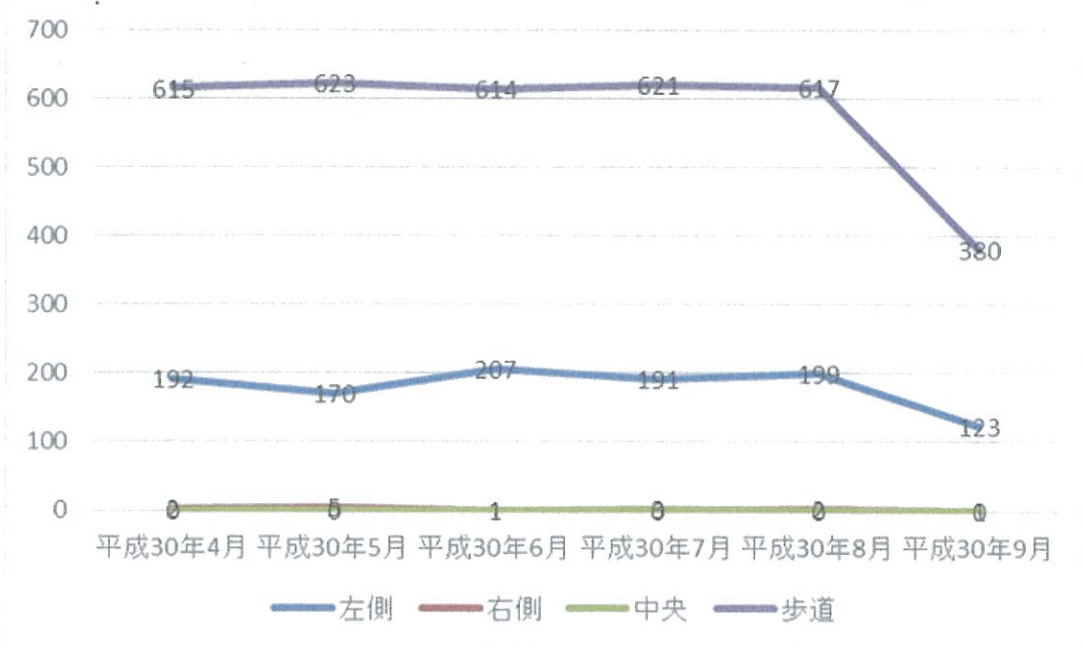
調査期間 9/4~27

\* 1 比率内訳: 上り坂6・下り坂1

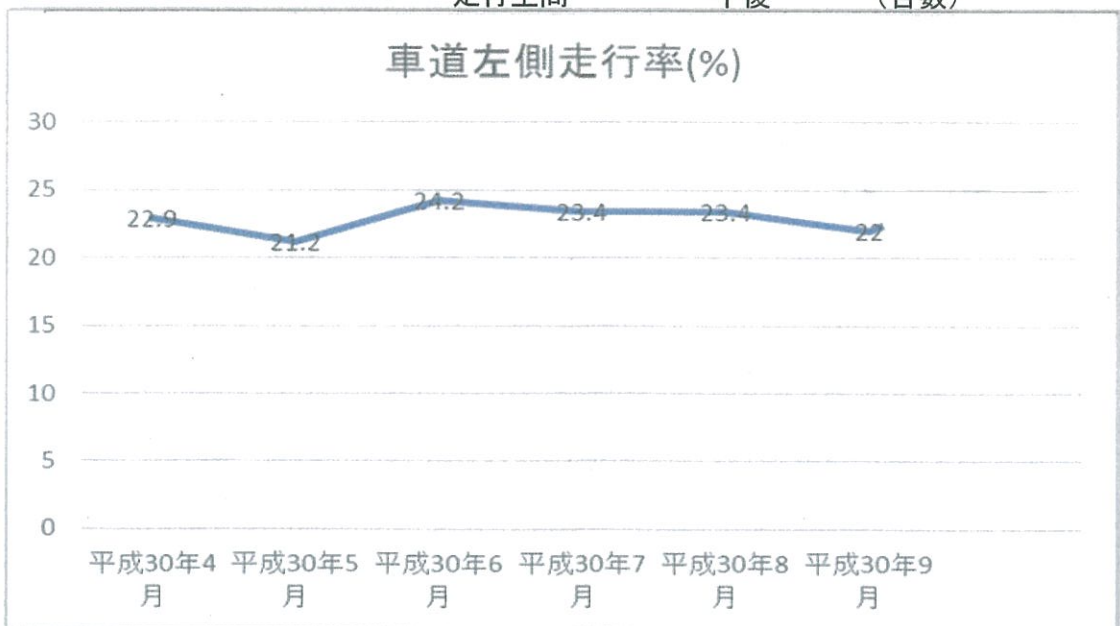


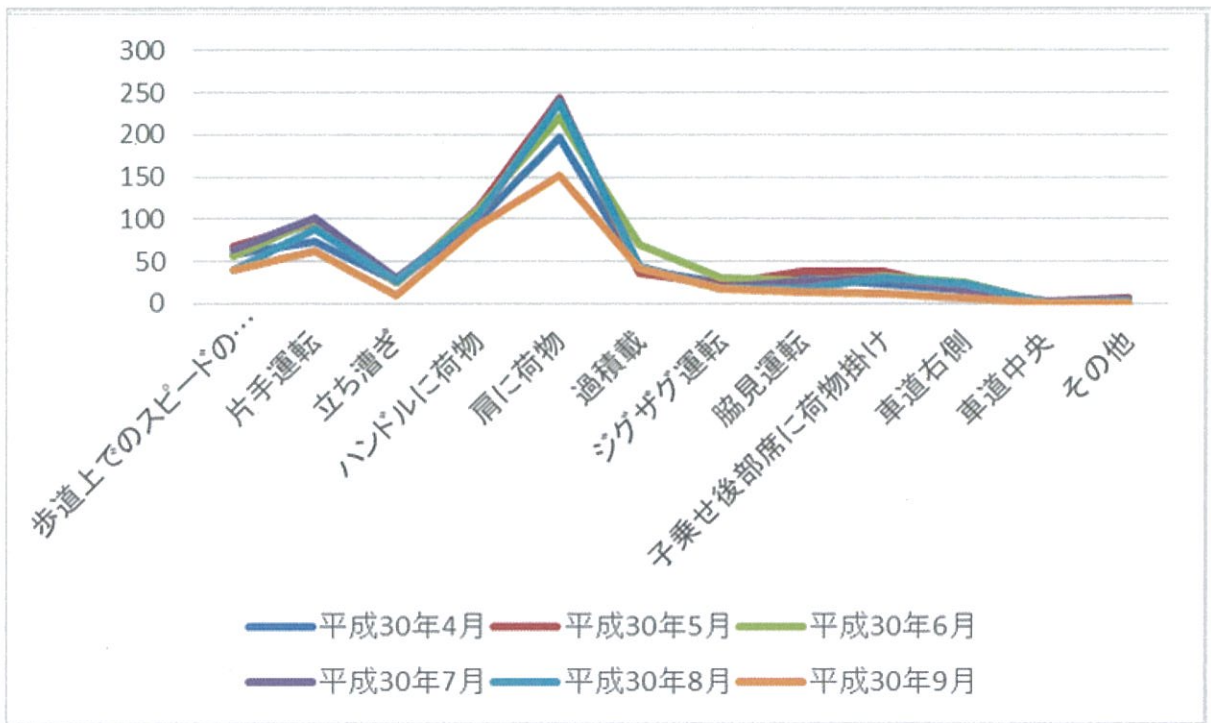


走行空間 午前 (台数)



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9月28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結果表

No.	走行空間			危険	危険	危険走行	
	歩道	車道	歩道			歩道	車道
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 11 年 月 日 日 時 分

調査場所: 区 丁目 番 号

<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、13%であり、依然、歩道を通行する自転車が、全体の7割強を占めている。

◎危険運転行為(違反行為を含む)は、肩に荷物(18件)・車道中央走行(13件)・脇見運転(12件)・ハンドルに荷物/過積載(各6件)・片手運転(5件)・立ち漕ぎ(3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9/27)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(15.0%)に対し、前回(17.3%)の9割の水準である。

なお、午前(12.9%)は、前回(20.0%)の6割の水準である。

また、午後(20.0%)は、前回(8.7%)の2.3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・13%)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・28%)の 5 割の水準である。

また、午後の上り地点 (20%)に対し、下り地点 (20%)と同様の水準である。

#### ・子乗せ自転車

今回(20%)は、前回(27%)の 7 割の水準

上り地点(20%)に対し、下り地点(28%)の 7 割の水準

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、100%である。

今回(100%)は、前回(64%)の 1.6 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(100%)に対し、下り地点(80%)の 1.3 倍の水準

#### ・電動自転車

今回(37%)は、前回(38%)と同様の水準である。

上り地点(37%)に対し、下り地点(38%)と同様の水準である。

・危険運転行為                    上り地点の [肩に荷物・車道中央走行・脇見運転] に対し、下り地点では [肩に荷物・ハンドルに荷物・過積載] であり共通項目は、肩に荷物の 1 件となっている。

(違反行為を含む)

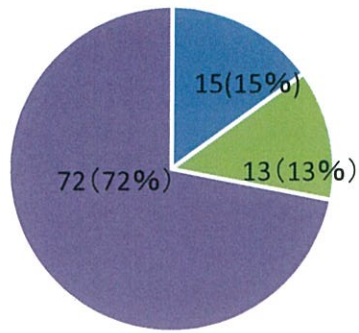
また、利用者全体(100 名)における危険運転行為(違反行為を含み 63 件)の 比率は、63%となっている。

上り地点(63%)に対し、下り地点(39%)の 1.6 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。

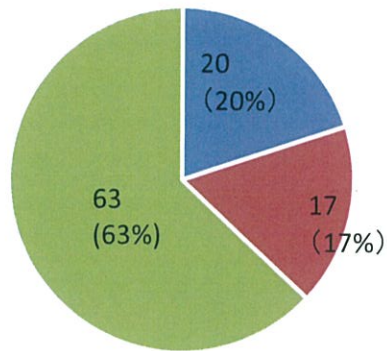
### 走行空間



計 100台

■ 車道左側 ■ 車道右側(今回該当せず) ■ 車道中央 ■ 歩道

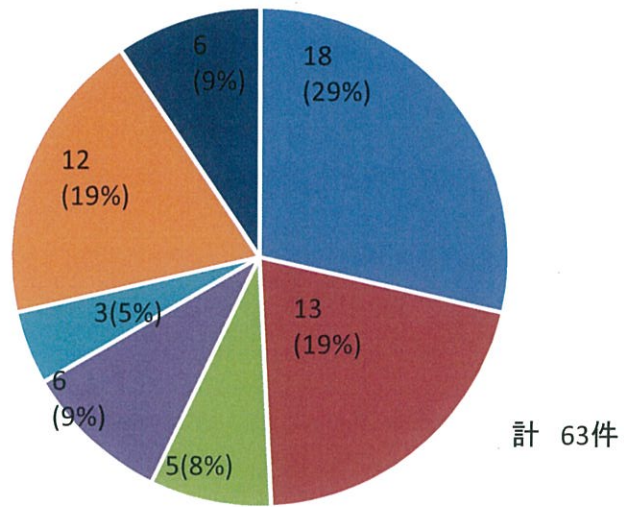
### 車種



計 100台

■ 子乗せ(電動) ■ 電動 ■ 一般車(スポーツ車含む)

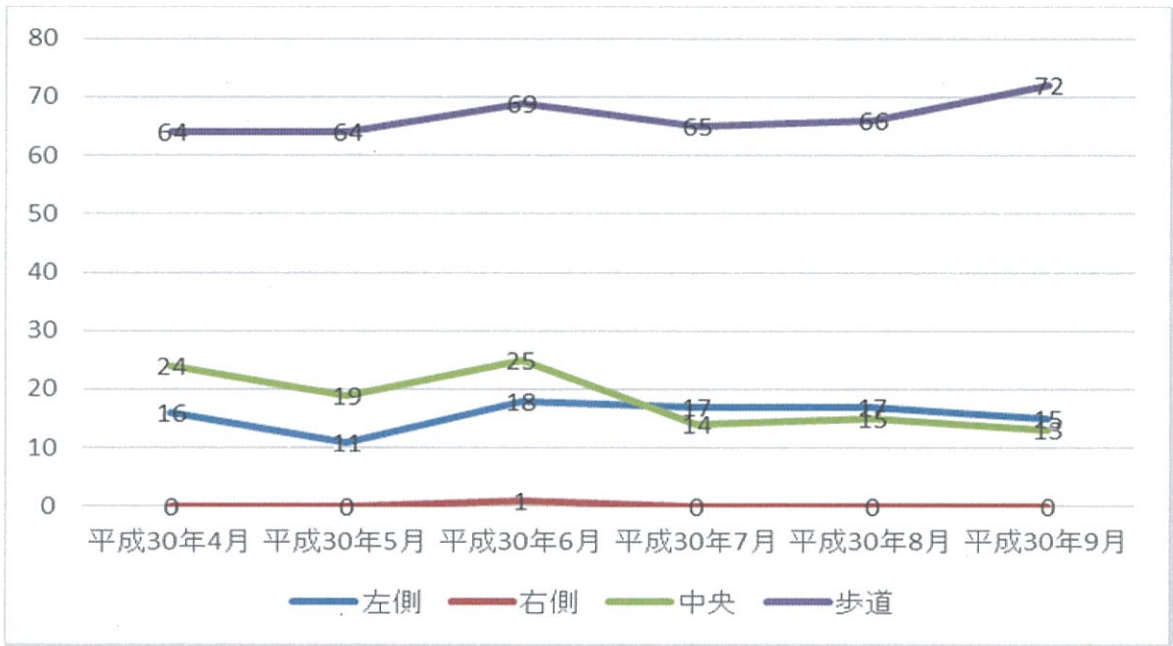
### 危険運転行為(違反行為含む)



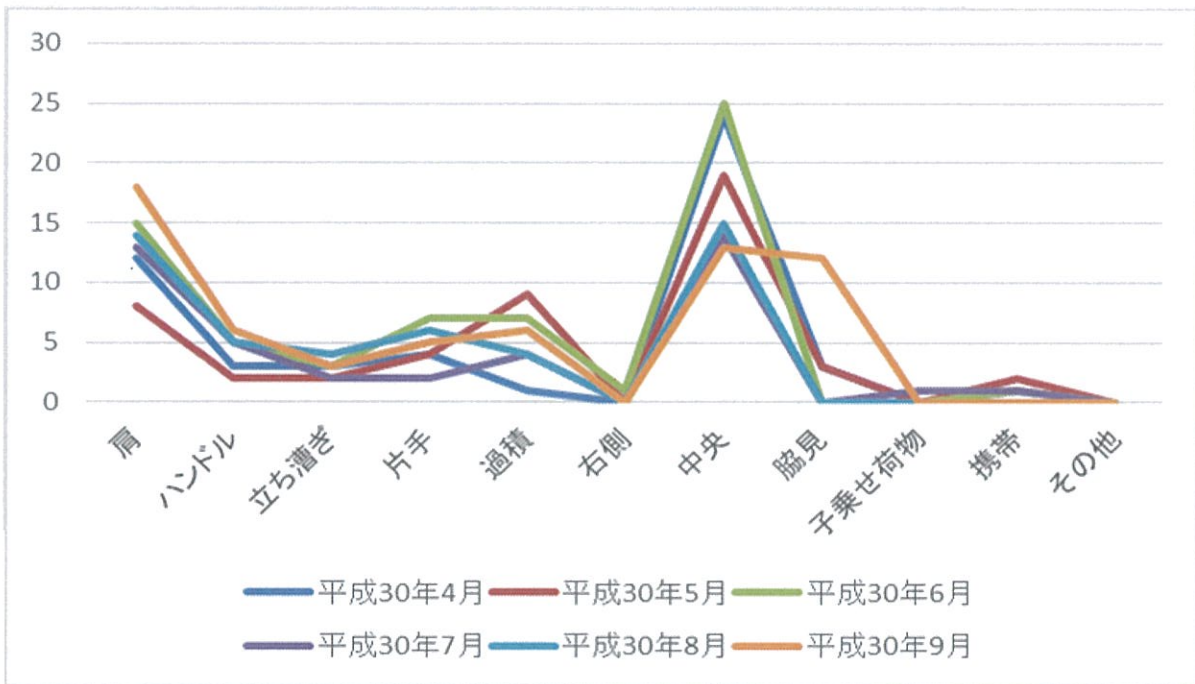
■ 肩に荷物 ■ 車道中央 ■ 片手運転 ■ ハンドルに荷物 ■ 立ち漕ぎ ■ 脇見運転 ■ 過積載

### 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)