

# 自転車利用実態定点調査報告

平成26年10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26年9月18日  
[午前]9:00~10:00

**調査場所** ・ 目黒駅前再開発地点（目黒駅東口前）  
**概要** ・ 調査対象(車道線:目黒通り下り3車線)  
(歩道:幅員 3.8m[一部植栽部分 1.4mあり])  
・調査対象外(車道線:目黒通り上り2車線及び上り歩道)



	↓	信号		
歩道			}	対象エリア
下り線車道	→	横		
	→	断		
	→			
	上り線車道 ←	歩	}	対象外
	←	道		
植栽→				
	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				車種		用途		危険運転行為						
	車道	歩道	自転車道	その他	普通	電動	通勤	通学	送迎	飲酒	片手	立ち漕ぎ	ハンドル	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、左側車道走行率が、29%、かつ右側車道走行率が、27%であり歩道を通行する自転車は、全体の4割程度となっている。

◎危険運転行為は、肩に荷物(7件)・片手運転(3件)・立ち漕ぎ・ハンドルに荷物・過重積載(各2件)・携帯電話を使用しながらの運転(1件)の順となっている。その他として、斜め横断(2件)がある。

【総合】

今回の調査は、目黒駅前再開発地点を対象として実施した。

同地点では、3カ月前から本格的な工事が開始され、平成29年までの工事期間が予定されている。

同工事に伴い、以前は、歩道の一部が極端に狭い所もあったが、調査当日は、復元していた。

工事地点での走行状況が、通常走行との異なる点を比較するのが、今回の調査主眼である。

現在、通常の定点調査を行っている自転車総合ビル前とは、50m程しか離れていないが、意外な調査結果となった。

参考資料として、直近の 9/17 の午前と以下の項目で比較してみた。

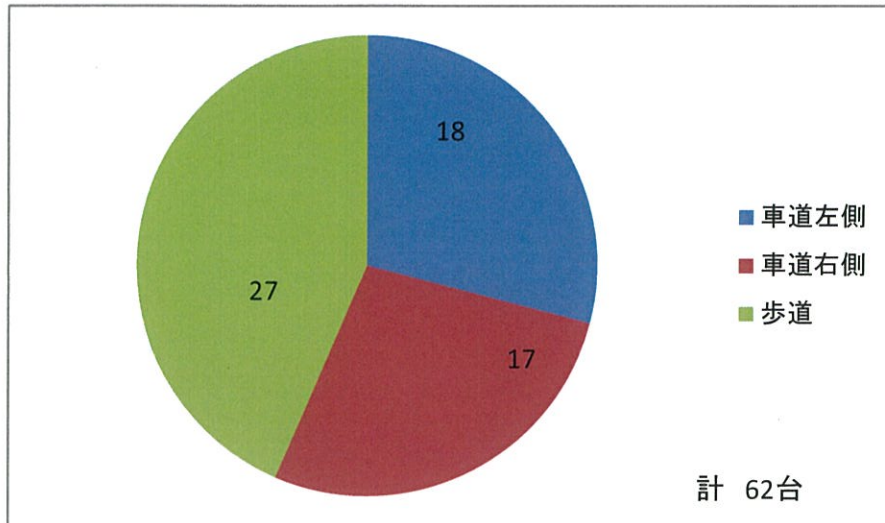
- ・左側車道走行率      再開発地点(29%)に対し、総合ビル前(16.7%)と、1.7 倍強
- ・子乗せ自転車      再開発地点(17.7%)に対し、総合ビル前(20.8%)と、3 ポイント下降
- ・電動自転車      再開発地点(25.8%)に対し、総合ビル前(35.4%)と、10 ポイント下降
- ・危険運転行為      再開発地点の [肩に荷物・片手運転・立ち漕ぎ・ハンドルに荷物・過重積載等] に対し、総合ビル前の [肩に荷物・歩道上のスピード出し過ぎ・片手運転・立ち漕ぎ等] と内容は、ほぼ共通している。

以上から勘案してみると、再開発地点は、総合ビル前と比較して、左側車道走行率が高いのは、工事区域の周囲がフェンスで覆われているため一時的に狭さを感じる歩道や駅に近いため歩道に歩行者が多いなどのことから歩道を避ける要因が考慮される。

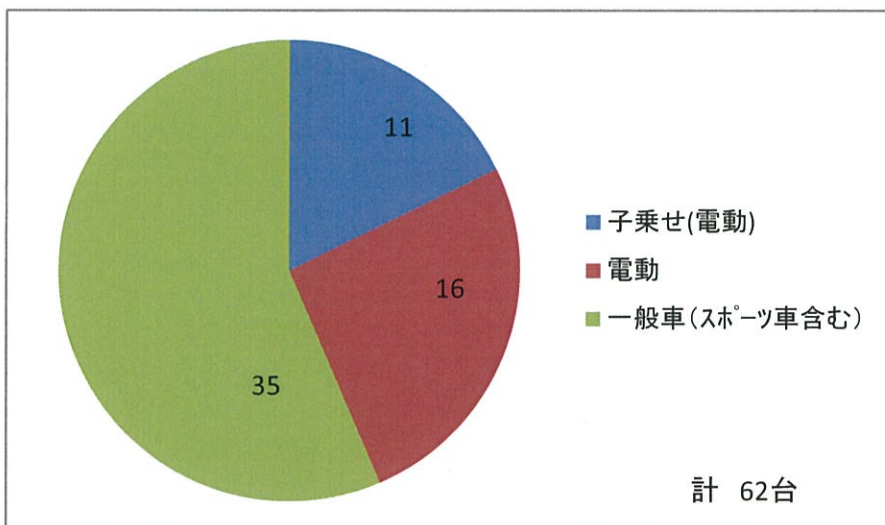
同様に右側車道走行率も 27%と高く、両者の合計で 6 割と歩道走行をかなり上回っており、自転車総合ビル前の走行空間に対して、逆転現象が発生している。

なお、総合ビル前の車道上には駐車スペースがあるが、今回のエリアには、同スペースが無く、車道上の走行しやすさも一因と思慮される。

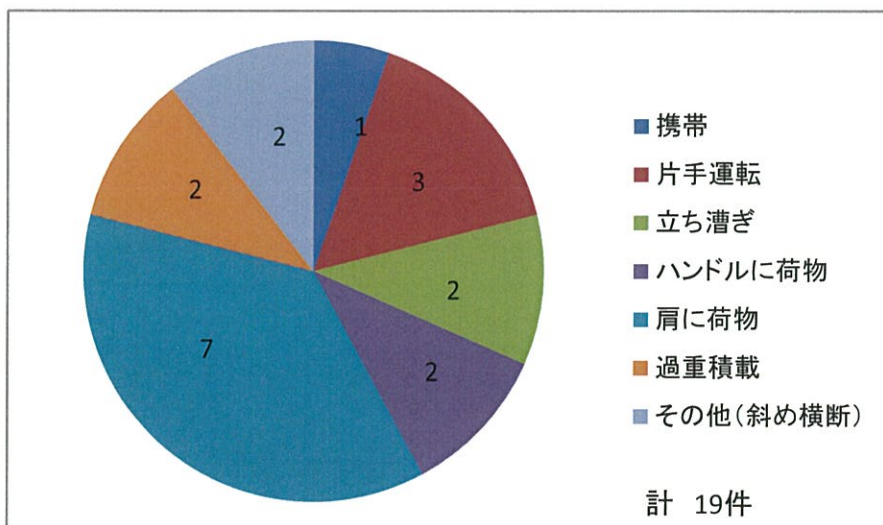
また、電動自転車の使用率が低下している要因として、各調査地点周囲の勾配の高さが、各々逆点の関係が一因ではないかと考慮される。



走行空間



車種



危険運転行為