

## 自転車利用実態定点調査報告

平成27年 4 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27年3月25日  
[午前]9:00~10:00

**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

自転車下り地点特定区域調査票

車種	走行空間				車種	高さ	危険運転行為														
	歩道	車道中央	車道左側	車道右側			片手運転	過積載	肩に荷物	立ち漕ぎ	ハンドルに荷物	危険運転行為	危険運転行為	危険運転行為	危険運転行為	危険運転行為	危険運転行為				
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 7 月 18 日
調査時間： 〇時 〇分 〇秒

＜調査票＞

[コメント]

◎走行空間においては、左側車道走行率は、19%であり、また、車道中央走行率は、32%、依然、歩道を通行する自転車が多く、全体の約5割を占めている。

◎危険運転行為(違反行為を含む)は、肩に荷物(16件)・立ち漕ぎ・ハンドルに荷物(各2件)・片手運転・過積載(各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3/23午前)とのデータについて以下の項目について比較してみた。

・左側車道走行率

今回(19%)に対し、前回(18%)と、同程度である。

上り地点の白金(以下、上り地点と呼称・19%)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・26%)と、7割程度である。

・子乗せ自転車

今回(6%)に対し、前回(12%)の 1/2 の水準である。  
上り地点(6%)に対し、下り地点(16%)の約 4 割の水準

・電動自転車

今回(15%)に対し、前回(20%)の 3/4 の水準である。  
上り地点(15%)に対し、下り地点(26%)と 6 割の水準

・危険運転行為 (違反行為を含む) 上り地点の「肩に荷物・立ち漕ぎ・ハンドルに荷物等」に対し、  
下り地点では「肩に荷物・立ち漕ぎ・脇見運転等」と、ほぼ同様の  
内容となっている。

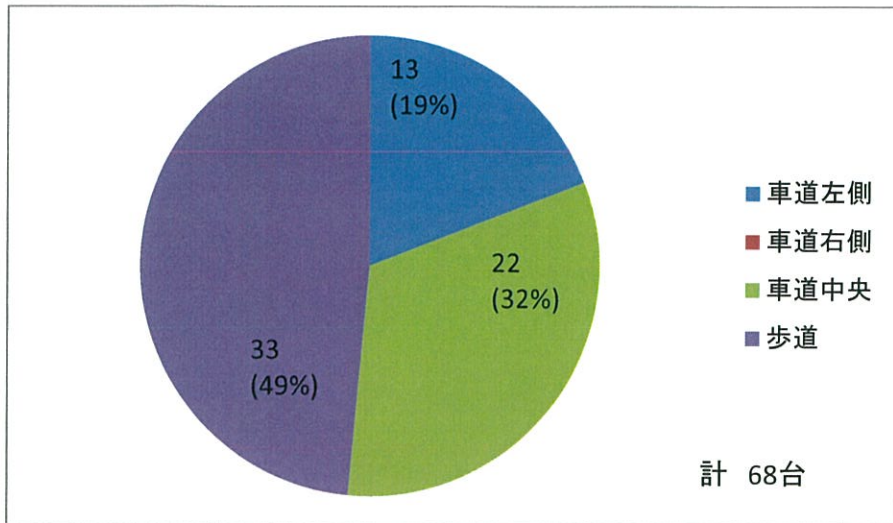
なお、上り地点の「肩に荷物・ハンドルに荷物」だけで、全体の 8 割強を占める形となった。(危険防止の観点から籠の装備  
や荷台に装着等の必要性がある)

また、今回の上り地点と下り地点に対しての電動自転車の割合は、12 月までの低水準(約 25%)から約 60%の水準へと上昇しているが、前回(80%)の水準からは、下降した。

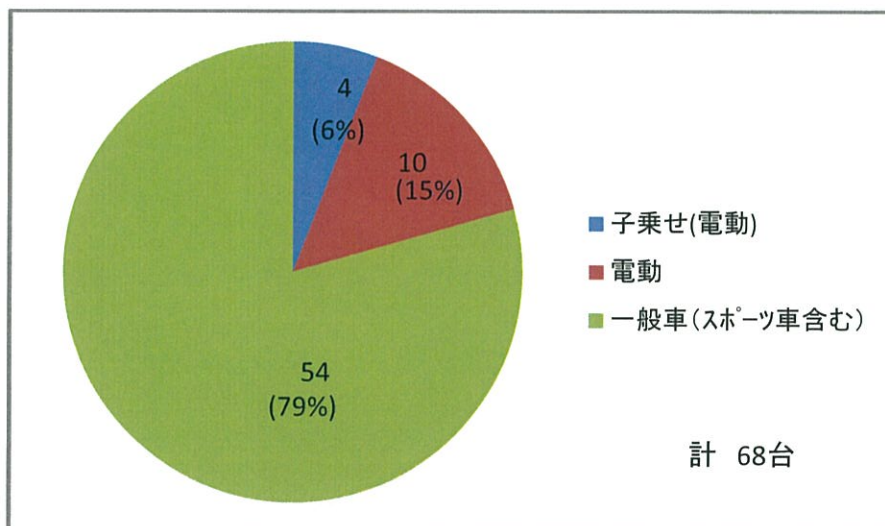
今回も上り坂であるが故の電動自転車の割合が、増加(歩道上)したためである。

また、中央走行者については、依然として電動自転車を使用しておらず、結果として使用割合の低下の一因となっている。

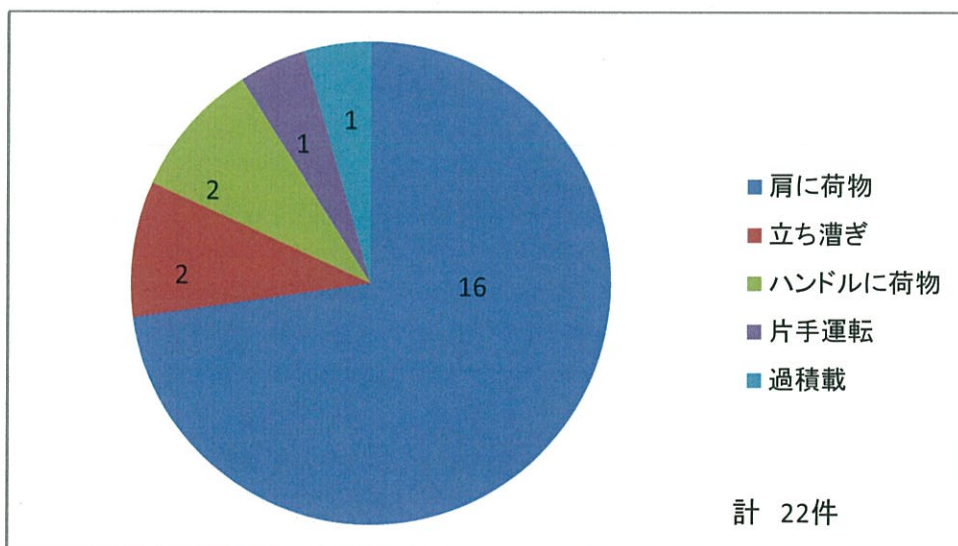
さらに、車道中央走行が多かった理由も、前回以前から同様に、上り車線先の庭園美術館西交差点において、歩行者横断帯中央にて左折道路と直進道路が分断されており、直進する利用者は、同交差点のかなり手前から 道路中央を走行していたが、4 車線での中間(両隣が 2 車線)走行のため車両に挟まれてながらと、かなり危険な走行を強いられている感が窺えた。



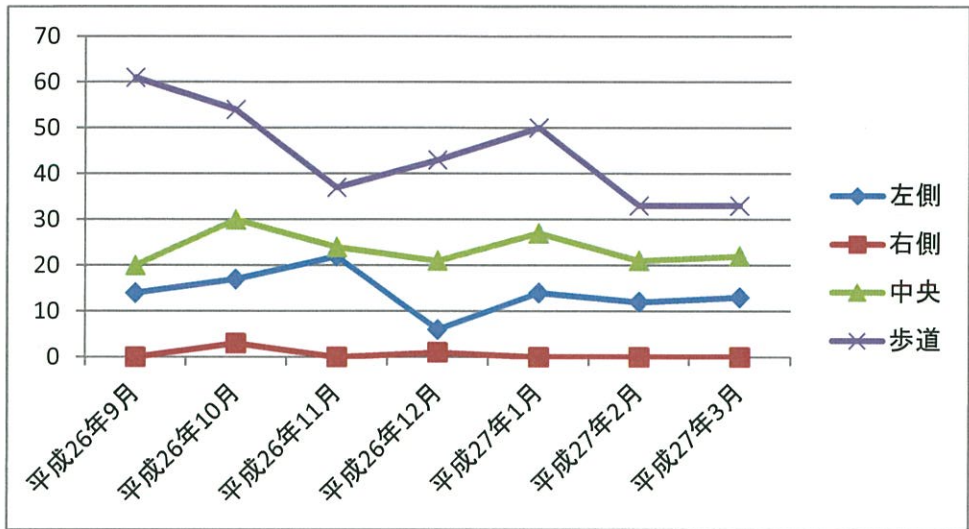
走行空間



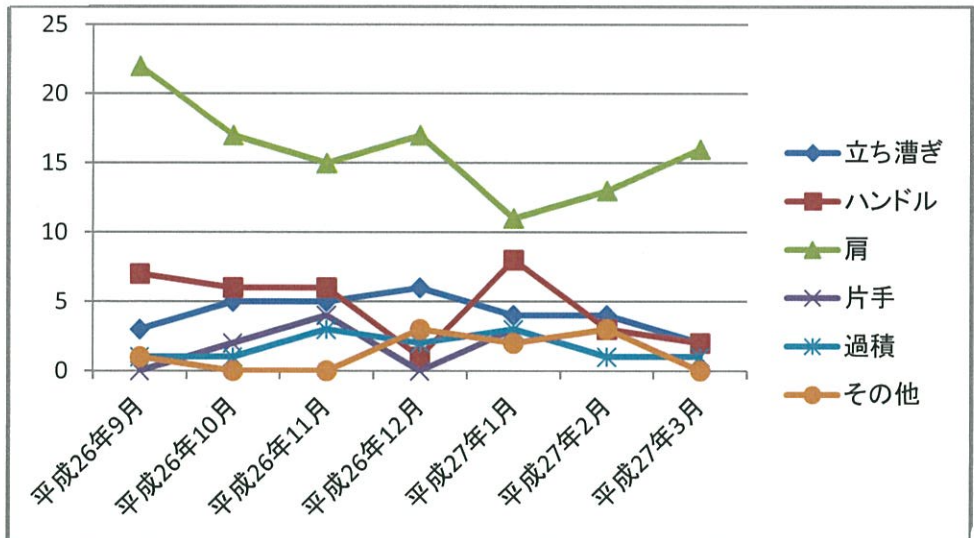
車種



危険運転行為 (違反行為を含む)



走行空間 (台)



危険運転行為 (違反行為を含む) (件数)