

## 自転車利用実態定点調査報告

平成27年3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2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

自転車利用実態調査用紙

No.	走行空間				車種		灯火		危険運転行為													
	左側車道	車道中央	歩道	その他	普通	電動	前	後	肩荷	立ち漕ぎ	ハンドル	脇見	片手	過積載	子乗せ後部	その他	その他	その他	その他	その他	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	年	月	日	時	分
実施					
調査場所					

＜調査票＞

[コメント]

◎走行空間においては、左側車道走行率は、18%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(13件)・立ち漕ぎ(4件)・ハンドルに荷物(3件)・脇見運転(2件)・片手運転・過積載・子乗せ後部席に荷物(\*1)(各1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、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 2/24 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(18%)に対し、前回(15%)と、同程度である。

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・18%)と、同率である。

### ・子乗せ自転車

今回(12%)に対し、前回(8%)の 1.5 倍である。

上り地点(12%)に対し、下り地点(18%)の 2/3 の水準

### ・電動自転車

今回(20%)に対し、前回(18%)と同程度である。

上り地点(20%)に対し、下り地点(25%)と 8 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・脇見運転」に対し、下り地点では「肩に荷物・ハンドルに荷物・片手運転・立ち漕ぎ」と、ほぼ同様の内容となっている。

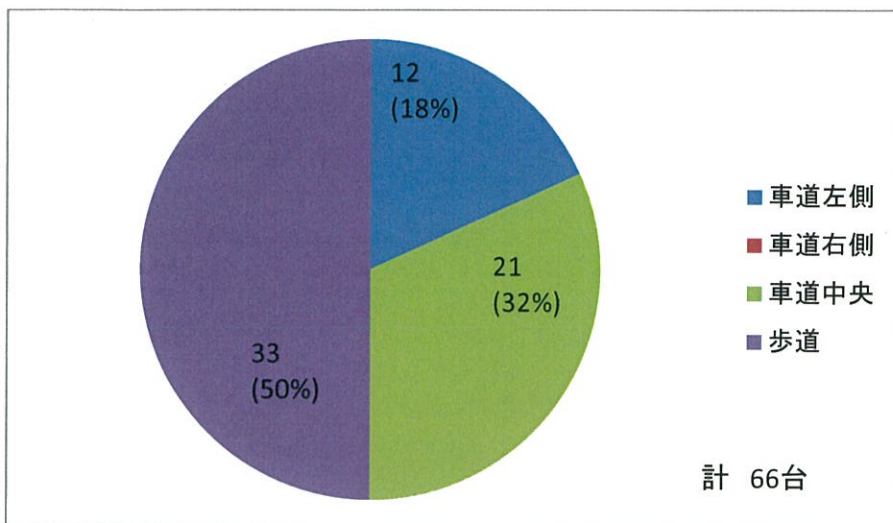
なお、上り地点の「肩に荷物・ハンドルに荷物」だけで、全体の 6 割強を占める形となった。(危険防止の観点から籠の装備や荷台に装着等の必要性がある)

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、前々回までの低水準(約 25%)から約 80%の水準となり、更に前回(70%)の水準を上回った。

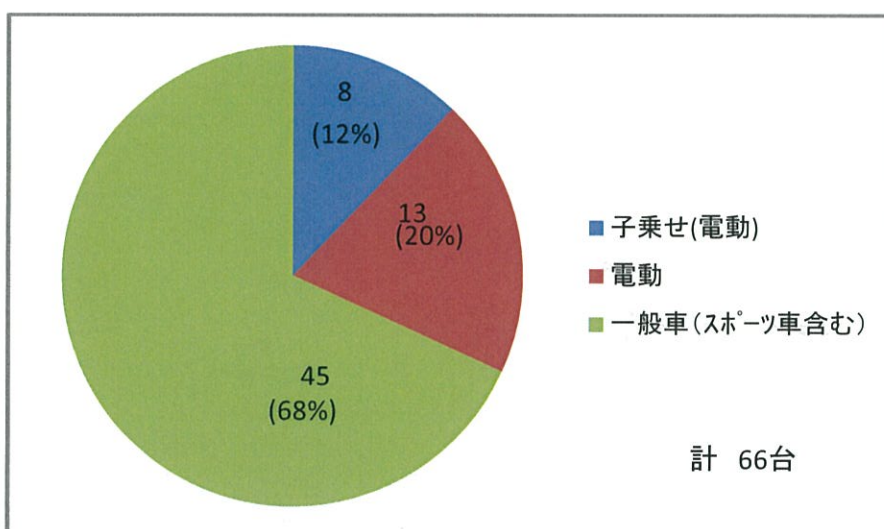
今回も上り坂であるが故の電動自転車の割合が、増加(歩道上)したためである。

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。

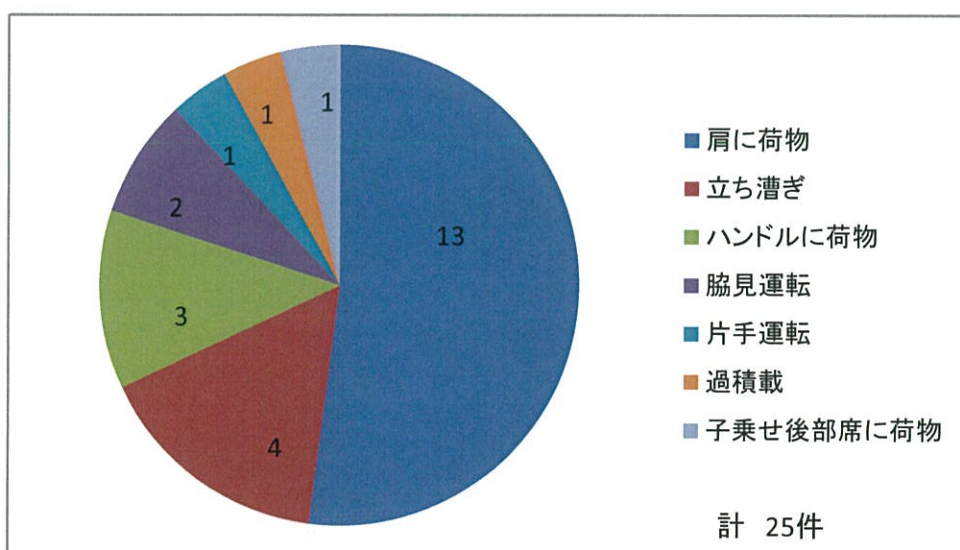
さらに、車道中央走行が多かった理由も、前回以前から同様に、上り車線先の庭園美術館西交差点において、歩行者横断帯中央にて左折道路と直進道路が分断されており、直進する利用者は、同交差点のかなり手前から道路中央を走行していたが、4車線での中間(両隣が2車線)走行のため車両に挟まれてながらと、かなり危険な走行を強いられている感が窺えた。



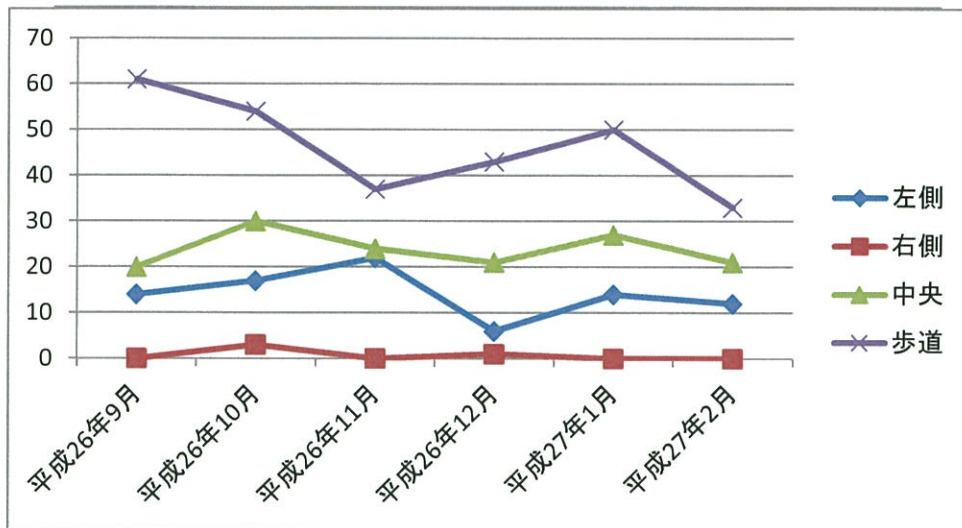
走行空間



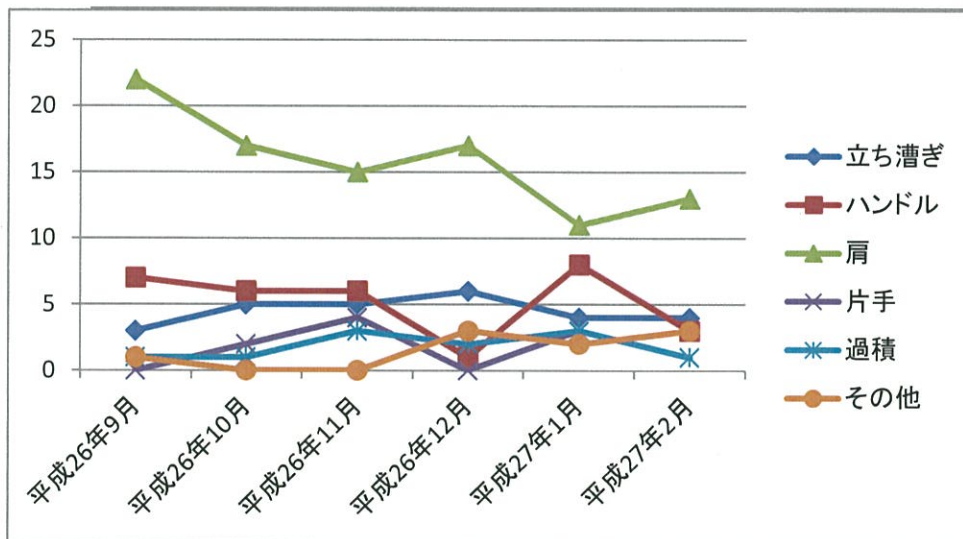
車種



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)