

## 自転車利用実態定点調査報告(A地点)

平成28年5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参考資料としていただくことを目的に行う。

調査日時    平成28年4月 11日～28日

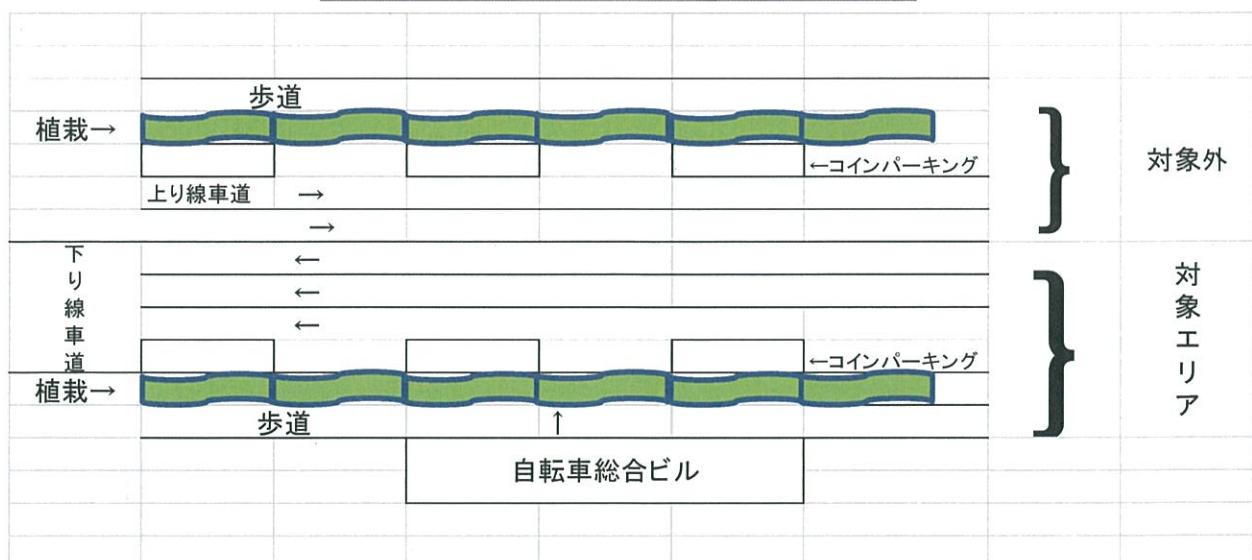
[午前]9:00～10:00、[午後] 14:00～15:00

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		兩輪		危険運転行為							
	車道左側	車道右側	車道中央	歩道	子乗せ・荷物	車	自転	横断	横切無理	スピード	片手運転	立ち漕ぎ	ハンドル	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(月)	～
天気：					天候：
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、14~32%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割程度を占めている。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(148件)・ハンドルに荷物(65件)・片手運転(41件/内4件は、携帯電話を使用しながらの運転)・立ち漕ぎ(35件)・過積載(23件)・車道右側走行(22件)・子乗せ後部席に荷物(\*1)(22件)・脇見運転(13件)・歩道上のスピードの出しすぎ(10件)・ジグザグ運転(9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 28 年度第 1 回目の調査となり、平成 27 年度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(24.9%)は、前回[\*1 (21.1%)]の 1.2 倍の水準である。

\*1 平成 28 年 3 月分のデータであり、下段以降の前回表示も同様のデータを示す

なお、午前 (25.1%)は、前回 (20.8%)の 1.2 倍の水準である。

また、午後 (24.7%)は、前回 (21.6%)の 1.2 倍の水準である。

・子乗せ自転車 今回(19.5%)は、前回 (21.7%)の 9 割の水準である。

・電動自転車 今回(37.4%)は、前回 (38.1%)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・歩道上でのスピードの出しすぎ・ジグザグ運転] 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(400 件)の 5 割強(213 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(754 名)における危険運転行為(違反行為を含み 400 件)の比率は、割合上(\*2)では、53%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も含まれているため

なお、今回は、新たな危険運転行為として、背中に花卉背負い及びダンボール板フレーム挟みが発生した。

何れも危険性が高いので、止めるべき行為である。

平成 27 年 6 月に道路交通法が改正され自転車利用者にとって、交通ルール・マナー等の遵守が徹底された経緯にも拘わらず、改正後の車道左側走行率のデータについては、当初の減少傾向から、一時は回復後、横ばいの状況となっていたが、再び回復してきている。

更に、今後の状況に期待したいものである。

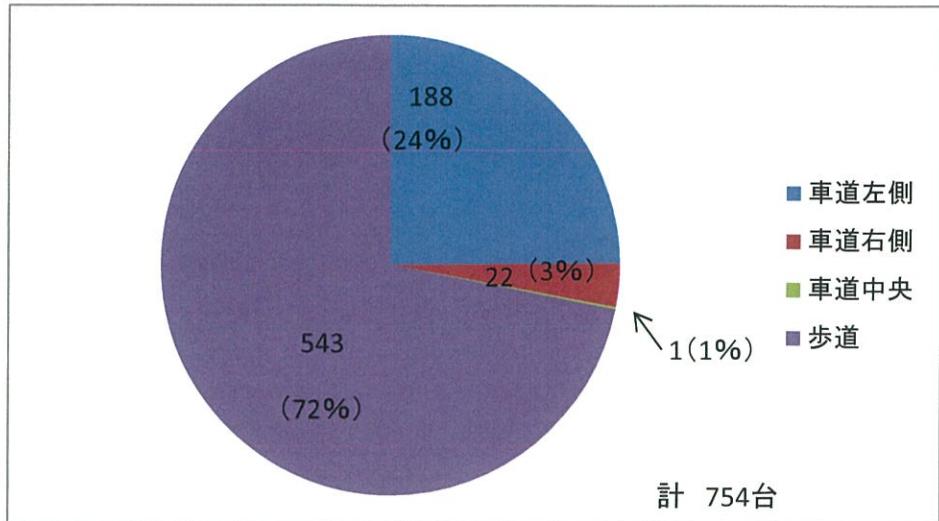
今回の雨天時のデータは、傘さし運転者(計 2 人)に対し、合羽着用者(計 21 人)で 10 倍となっている。

単に傘さし運転者が少なかったという理由でなく、雨天時には、合羽を着用するというマナーの向上の顕れであると考慮される。

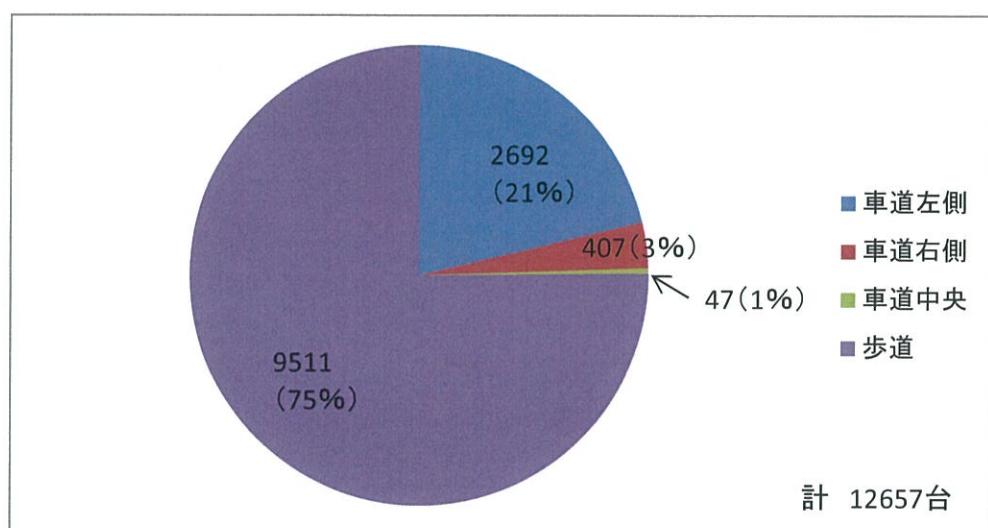
調査期間は、3 日間であった。

参考として、昨年 6 月のデータでは、道路交通法が改正された初月でもあり、一部報道で合羽の購買額が増加した経緯もあり、調査期間 4 日間中、合羽着用者(計 25 人)は、傘さし運転者(計 5 人)の 5 倍であったデータを遙かに上回った。

更に、今後の状況に期待したいものである。

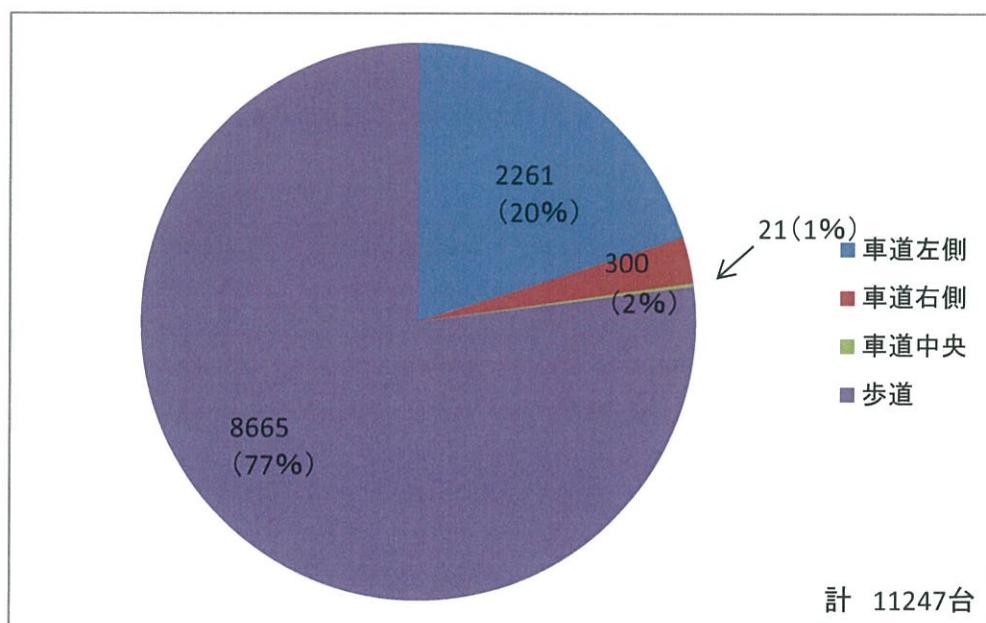


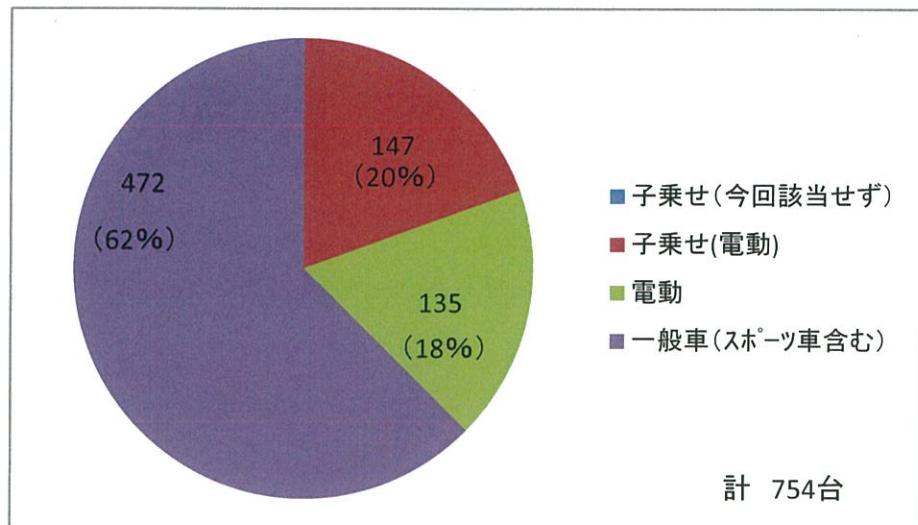
\*参考)



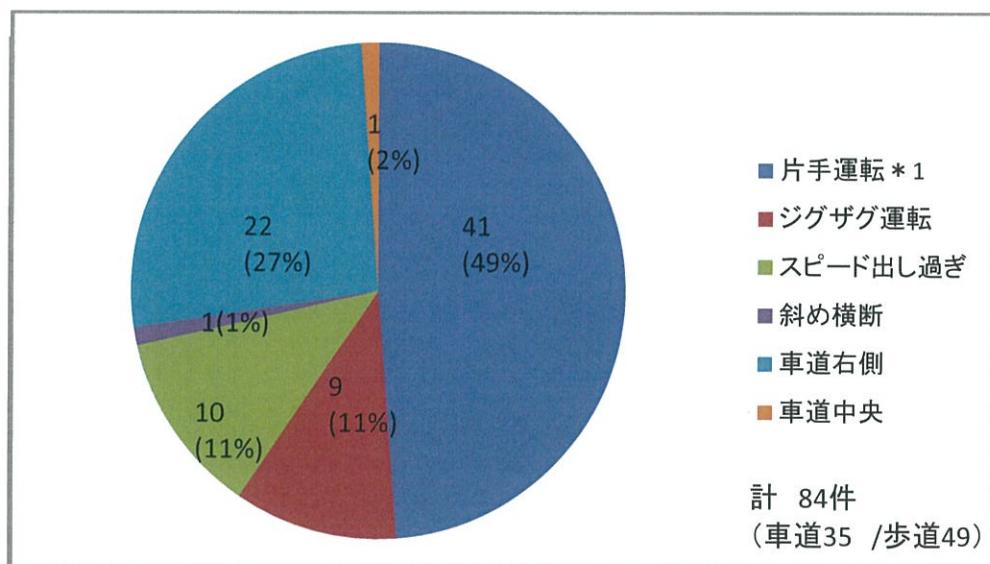
走行空間

調査期間 26.7～27.5 (道路交通法改正前)

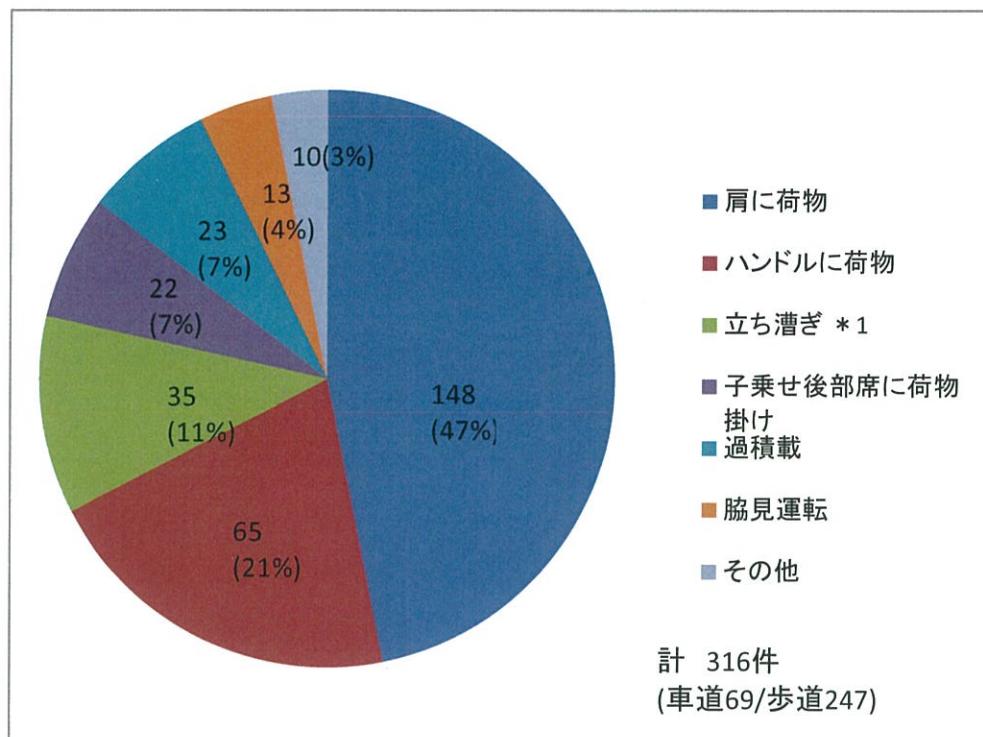




車種 調査期間 4/11～28



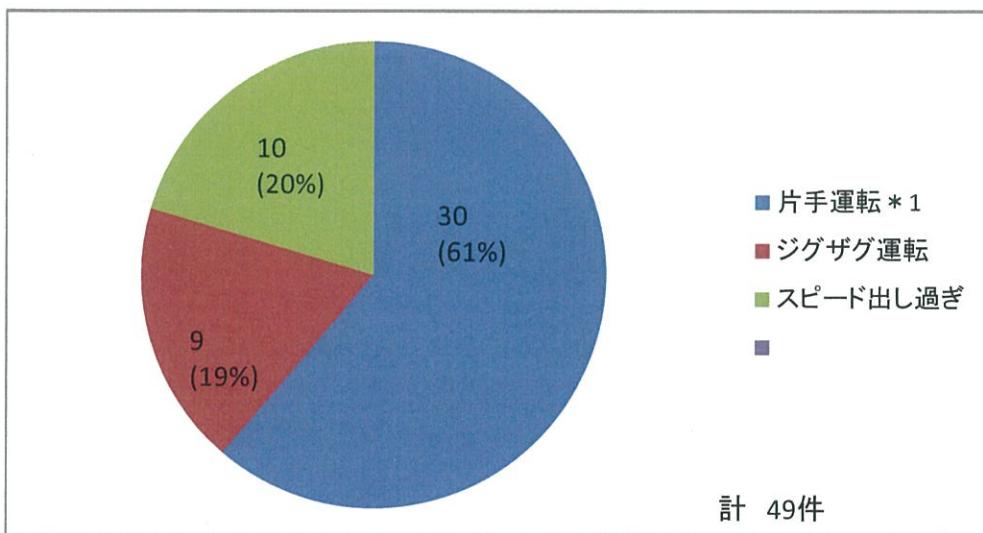
\* 1 内4件 携帯電話を使用中の運転



危険運転行為

調査期間 4/11～28

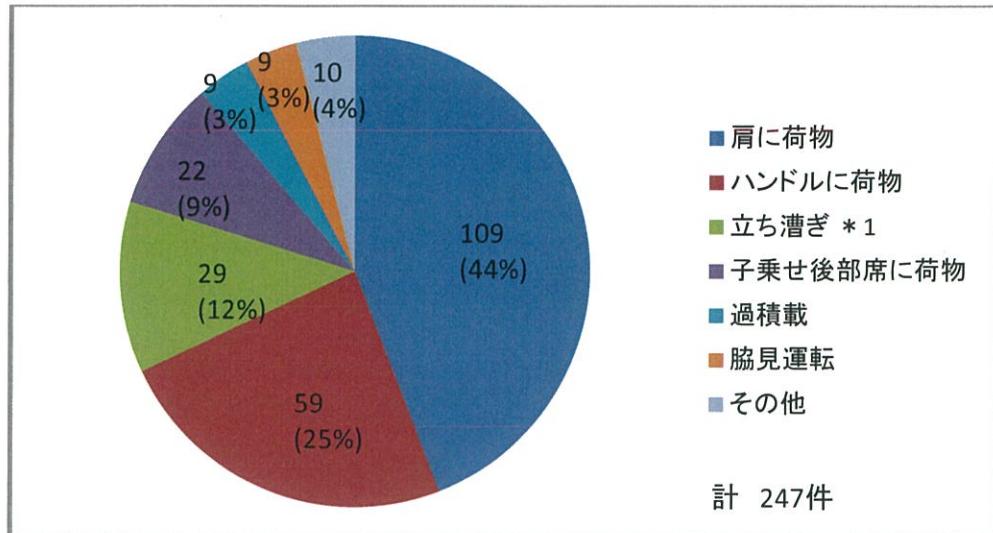
\*1 比率内訳:上り坂30・下り坂5



違反運転行為  
(歩道上)

調査期間 4/11～28

\*1 内4件 携帯電話を使用中の運転



危険運転行為  
(歩道上)

調査期間 4/11～28  
\*1 比率内訳:上り坂28・下り坂1

## 自転車利用実態定点調査報告（B 地点）

平成28年5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参考資料としていただくことを目的に行う。

**調査日時**    平成28年4月20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）



歩道		← }      対象外 対 象 エ リ ア
上 り 線 車 道	←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

白金駅東側実施地点調査票						
番号	走行空間	車道	肩	歩道	危険運転行為	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  
天候：  
風向風速：

<調査票>

### [コメント]

- ◎走行空間においては、車道左側走行率は、28%であり、また、車道中央走行率は、23%であり、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、車道中央走行(17件)・肩に荷物(15件)・ハンドルに荷物(5件)・脇見運転(3件)・片手運転・過積載・斜め横断(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4/21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。

#### ・車道左側走行率

今回(28%)に対し、前回[\*1(19%)]の1.4倍の水準である。

上り地点の白金(以下、上り地点と呼称・28%)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%)と同様の水準である。

\*1 平成28年3月分のデータであり、下段以降の前回表示も同様のデータを示す

#### ・子乗せ自転車

今回(11%)は、前回(14%)の 8 割の水準  
上り地点(11%)に対し、下り地点(27%)の 4 割の水準

#### ・電動自転車

今回(20%)は、前回(21%)と同様の水準である。  
上り地点(20%)に対し、下り地点(43%)と約半分の水準

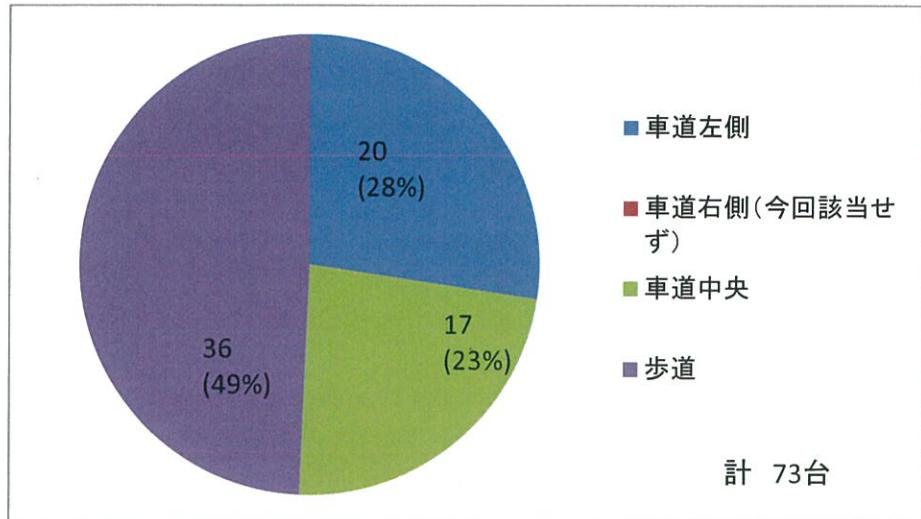
・危険運転行為              上り地点の [車道中央走行・肩に荷物・ハンドルに荷物] に対  
                                    し、下り地点では [肩に荷物・ハンドルに荷物・立ち漕ぎ] と、  
(違反行為を含む)              共通項目は、肩に荷物・ハンドルに荷物の 2 件となっている。

なお、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。

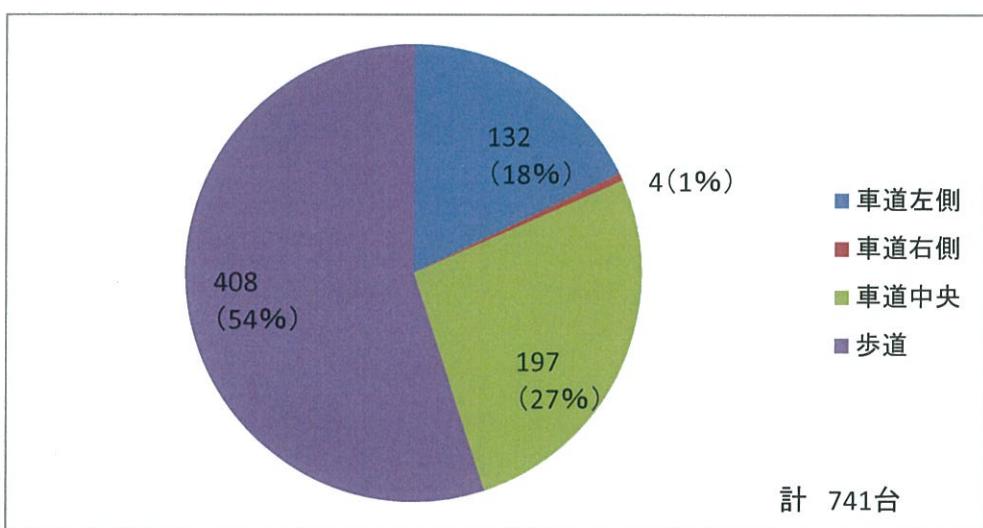
平成 27 年 6 月に道路交通法が改正され自転車利用者にとっては、交通ルール・マナー等の遵守が徹底された。

車道左側走行率のデータは、当初の減少傾向から、一旦回復するという周期パターンを繰り返している。

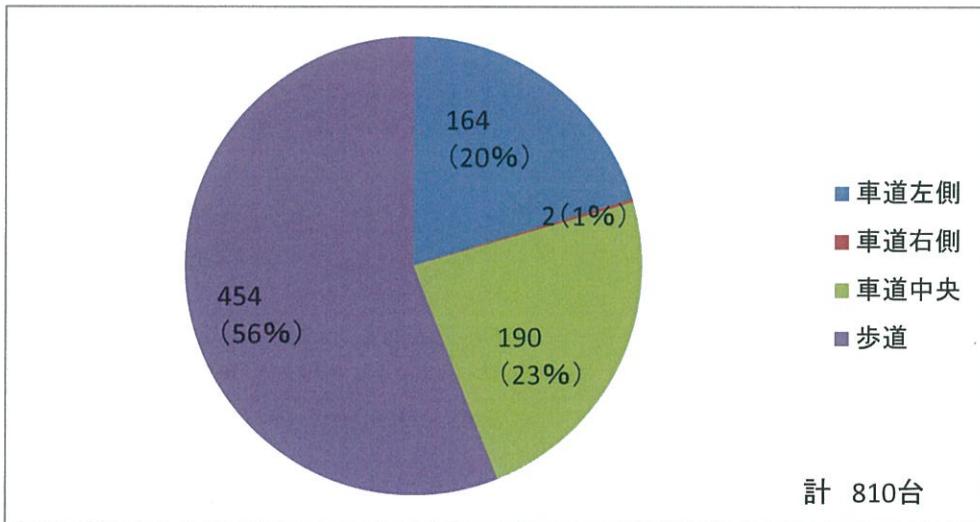
引き続き、今後の状況を見守りたいものである。



\*参考)



調査期間 26.7～27.5（道路交通法改正前）



調査期間 27.6～28.4（道路交通法改正後）

