

## 自転車利用実態定点調査報告(A地点)

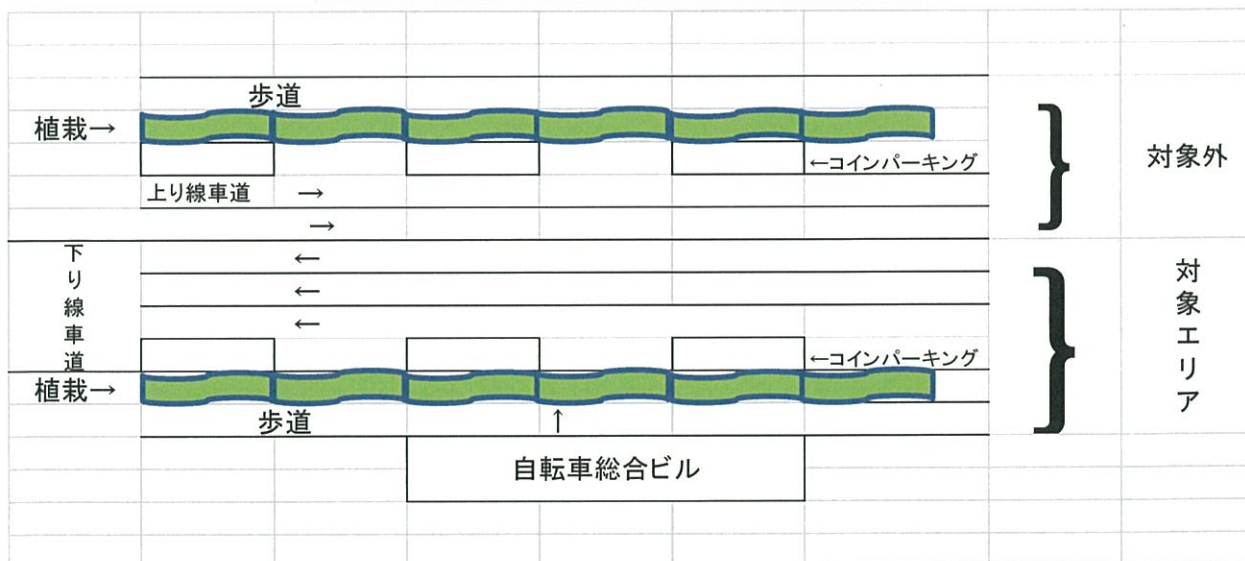
平成29年7月

(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29年6月1日～30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				乗種 子乗せ、電動	雨天		危険運転行為							
	車道左側	車道右側	歩道中央	歩道		傘	傘差	換骨	荷物無罪	スピード出しすぎ	片手運転	立ち寄り	ハンドルに荷物	両脇積載	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、10～33%と多岐にわたるが、平均すると22%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割強を占めている。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(206件)・ハンドルに荷物(124件)・片手運転(99件/内8件は、携帯電話を使用しながらの運転)・車道右側走行(76件)・立ち寄り(50件)・過積載(43件)・歩道上でのスピードの出しすぎ(23件)・脇見運転/子乗せ後部席に荷物掛け(\*1)(各19件)・ジグザグ運転(13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 29 年度第 3 回目の調査となり、平成 29 年 4～6 月分の 3 カ月期間の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(21.8%)は、3 カ月間中では上位で、6 月(21.8%)・4 月(19.6%)・5 月(19.4%)の順である。  
                                  なお、午前 (21.4%)も、3 カ月間中では上位で、6 月(21.4%)・4 月(21.3%)・5 月(19.9%)の順である。  
                                  また、午後 (21.8%)も、3 カ月間中では上位で、6 月(21.8%)・5 月(18.8%)・4 月(17.9%)の順である。
  
- ・子乗せ自転車              今回(21.8%)は、3 カ月間中では下位で、4 月(26.2%)・5 月(25.7%)・6 月(21.8%)の順である。  
                                  なお、同自転車における同乗者あり(33.3%)の場合でのヘルメット着用率は、78.0%(週平均は、70～87%の範囲で推移)である。  
                                  今回(78.0%)は、3 カ月間中では上位で、6 月(78.0%)・5 月(74.4%)・4 月(70.5%)の順である。
  
- ・電動自転車                今回(34.9%)は、3 カ月間中では下位で、4 月(41.5%)・5 月(39.8%)・6 月(34.9%)の順である。
  
- ・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] の順であり、期間中の共通項目は、全項目である。  
  
(違反行為を含む)          一方、下位 3 件別では、[脇見運転・子乗せ後部席に荷物掛け・ジグザグ運転] の順であり、期間中の共通項目は、脇見運転・ジグザグ運転である。

なお、今回も、肩に荷物・ハンドルに荷物だけで、全体(683 件)の 5 割(330 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)

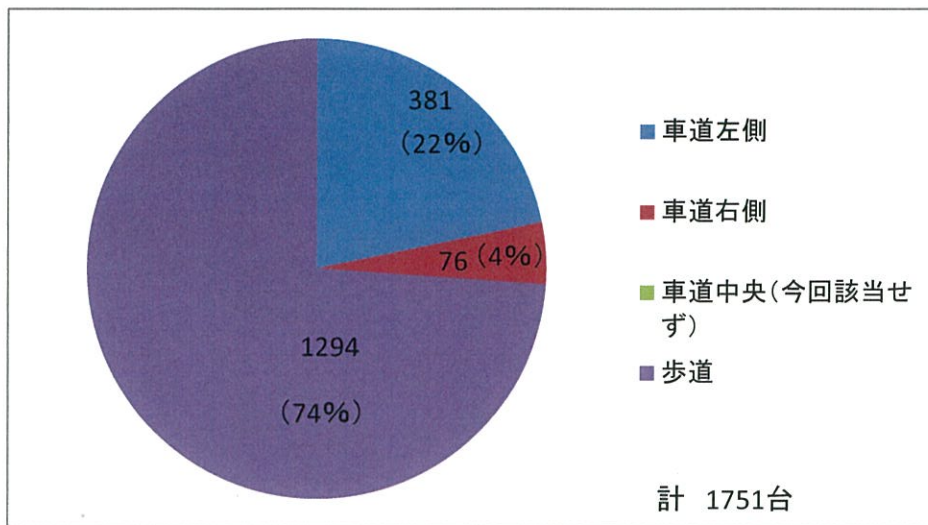
また、利用者全体(1751名)における危険運転行為(違反行為を含み 683件)の比率は、割合上(\*2)では、40%となっている。

\*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(62件)も含まれるため

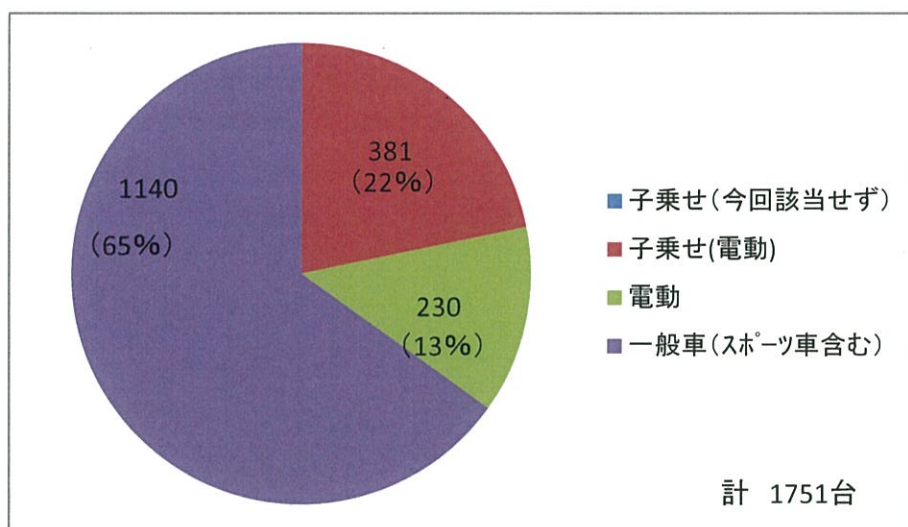
なお、現在、調査地点の近くに臨時のバス停(1年の期限付き)が設置されているため、車道右側走行者は、バス接近時において危険な状況(同様にバス側からも対向車となり危険)となるため、速やかに止めるべき行為である。

今回の雨天時のデータは、傘さし運転者(計11人)に対し、合羽着用者(計30人)で約3倍であった。

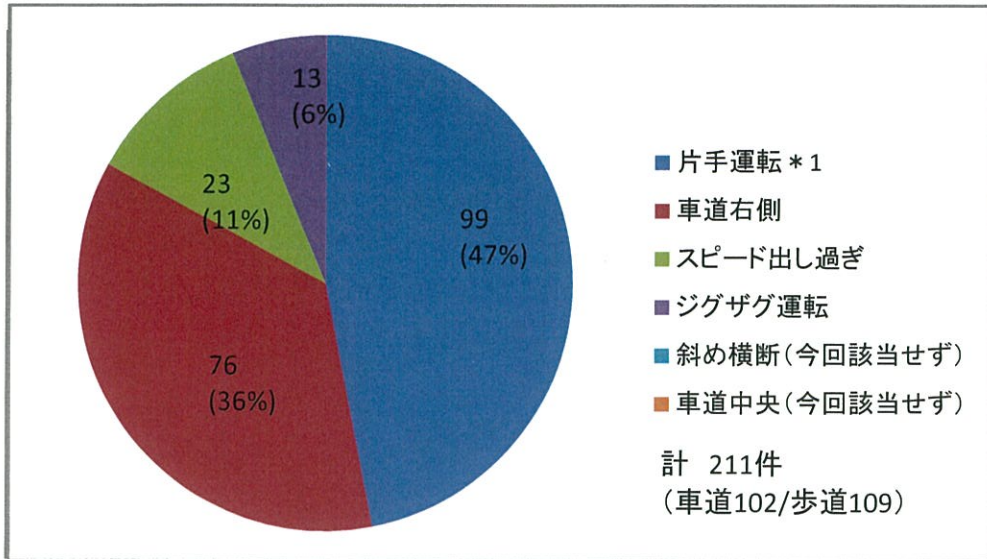
調査期間は、4日間であった。



走行空間 調査期間 6/1~30



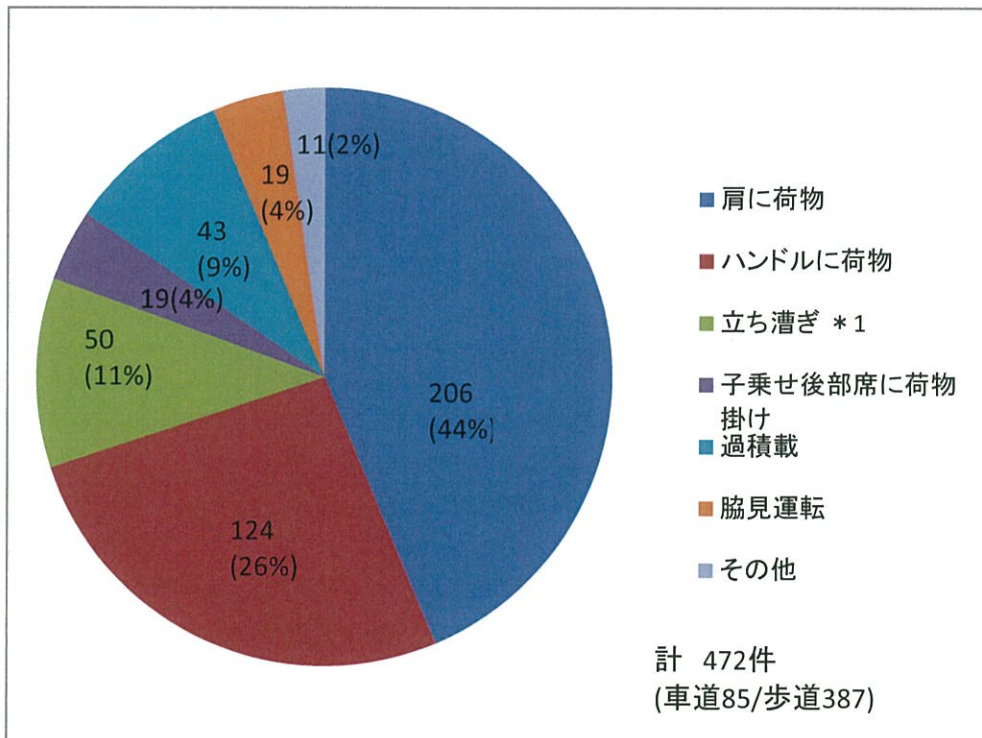
車種 調査期間 6/1~30



違反運転行為

調査期間 6/1～30

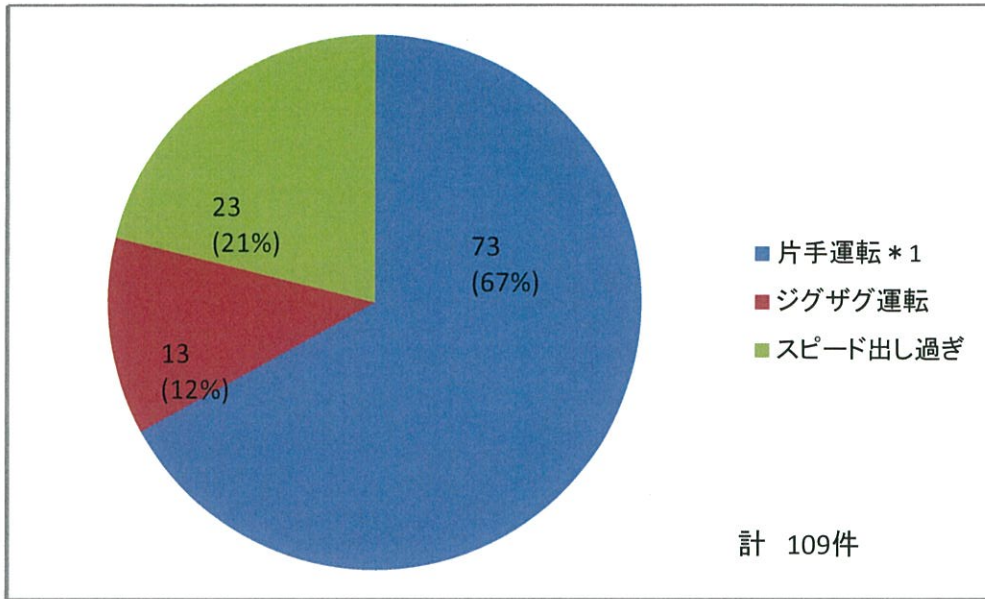
\* 1 内8件 携帯電話を使用中の運転



危険運転行為

調査期間 6/1～30

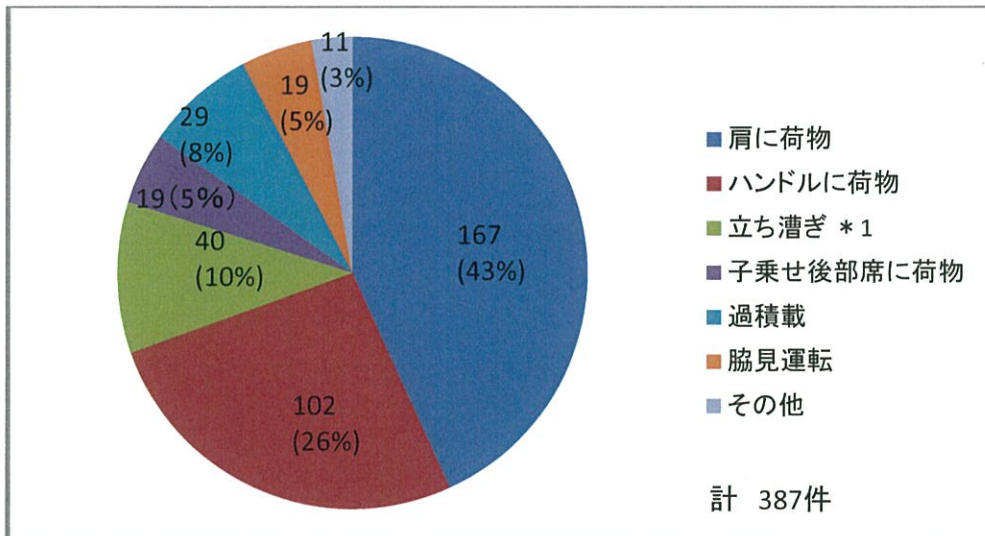
\* 1 比率内訳: 上り坂44・下り坂6



違反運転行為  
(歩道上)

調査期間 6/1~30

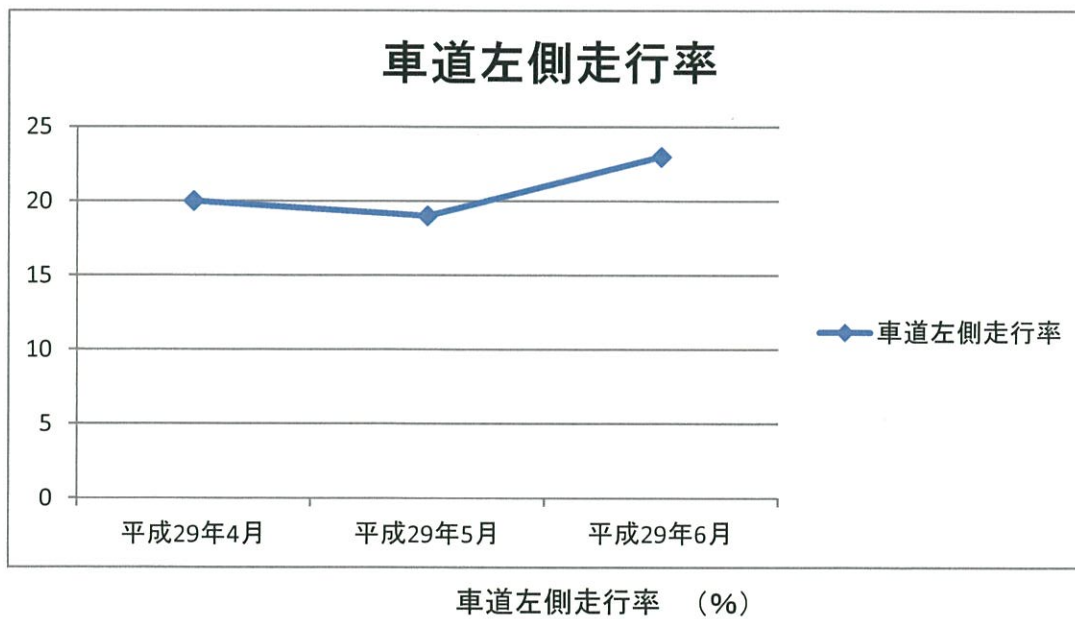
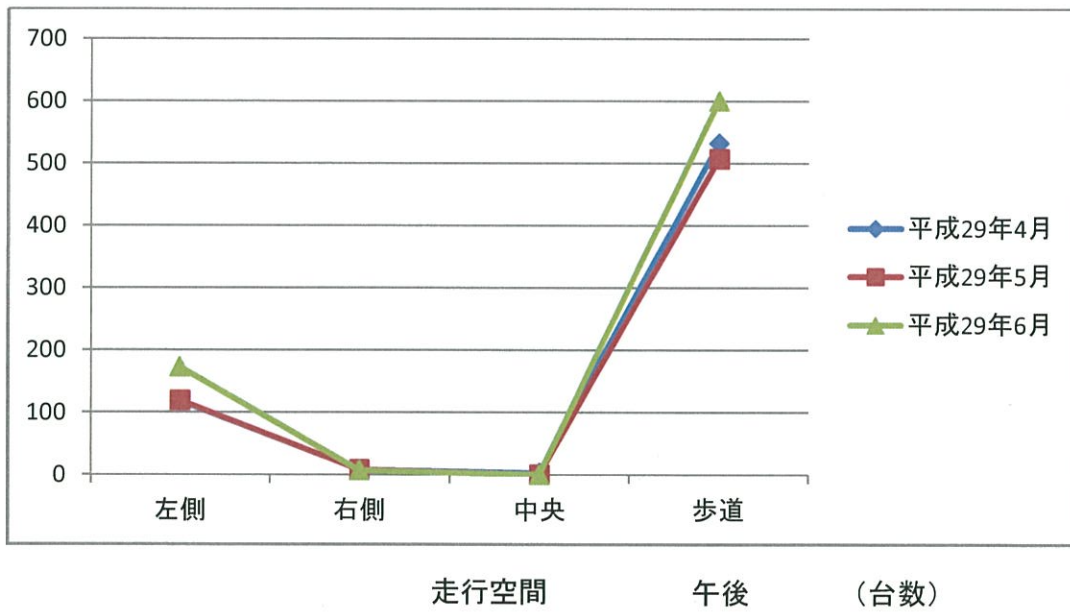
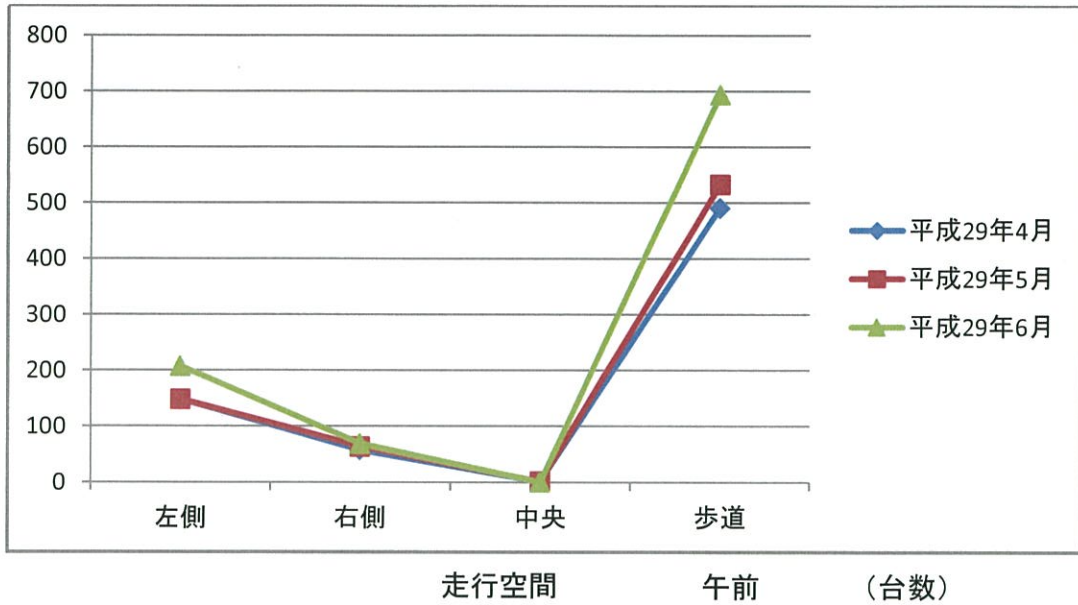
\* 1 内8件 携帯電話を使用中の運転



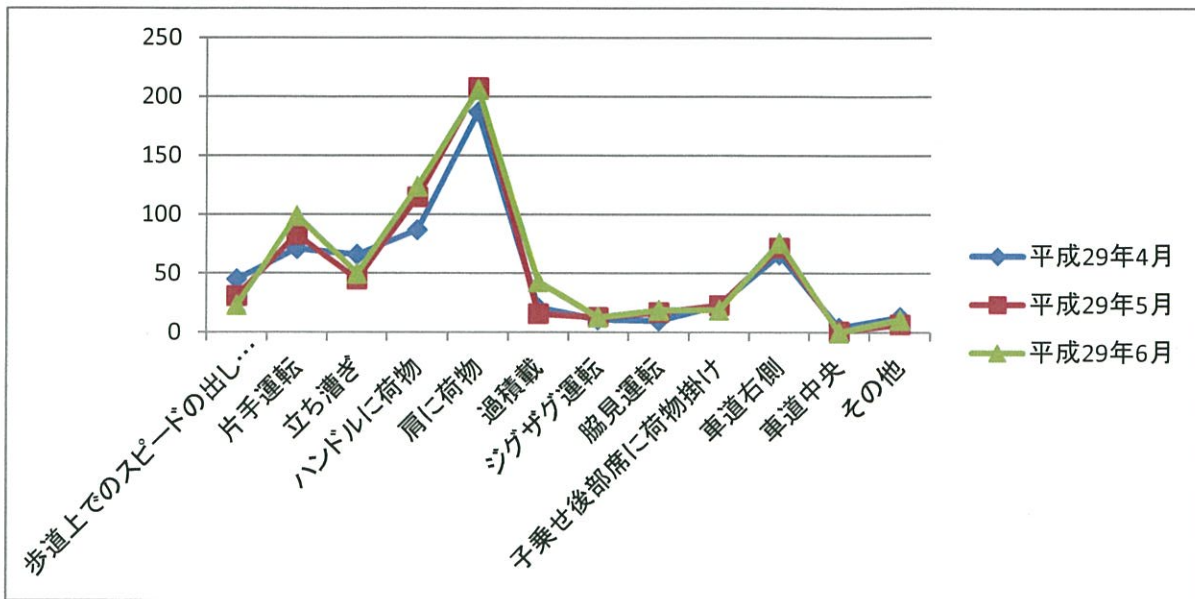
危険運転行為  
(歩道上)

調査期間 6/1~30

\* 1 比率内訳: 上り坂39・下り坂1







危険運転行為 (件)

## 自転車利用実態定点調査報告（B地点）

平成29年7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29年6月22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)



	歩道	←	対象外
上り線車道	←直進・右折レーン	}	対象エリア
	←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

No.	走行空間		車道	歩道	危険走行
	車道	歩道			
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 年 月 日 ( )
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、15%であり、また、車道中央走行率は、22%であり、依然、歩道を通行する自転車が、全体の6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(28件)・車道中央走行(22件)・ハンドルに荷物・立ち漕ぎ(各5件)・片手運転(4件)・脇見運転・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6/23)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(15.3%)は、前回(11.0%)の1.4倍の水準である。  
 なお、午前(11.8%)は、前回(10.3%)の1.1倍の水準である。  
 また、午後(23.3%)は、前回(12.9%)の1.8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・12%)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・23%)の 5 割の水準である。

また、午後の上り地点 (23%)に対し、下り地点 (23%)と同等の水準である。

#### ・子乗せ自転車

今回(19%)は、前回(17%)の 1.1 倍の水準

上り地点(19%)に対し、下り地点(23%)の 8 割の水準

なお、同自転車における同乗者あり(32%)の場合でのヘルメット着用率は、100%である。

今回(100%)は、前回(100%)と同等水準である。

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(90%)の 1.1 倍の水準

#### ・電動自転車

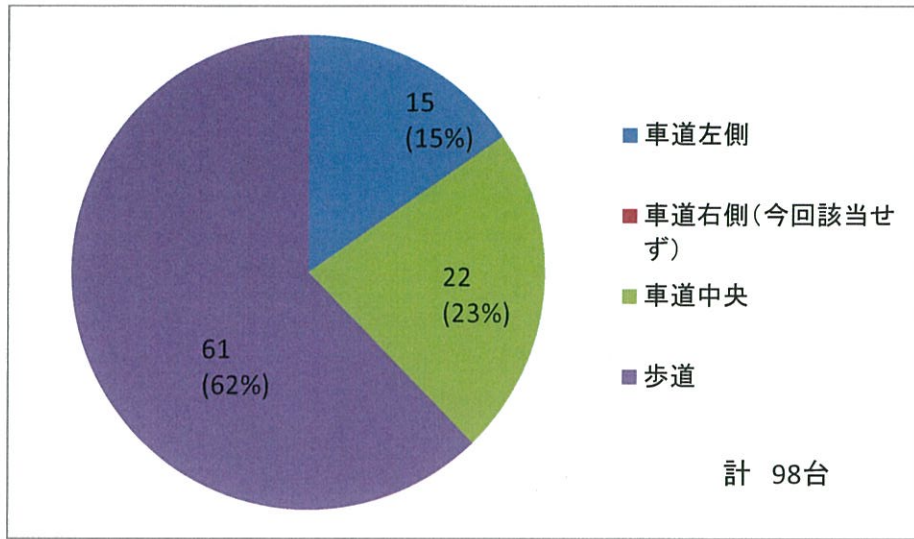
今回(34%)は、前回(28%)の 1.2 倍の水準である。

上り地点(34%)に対し、下り地点(34%)と同等の水準

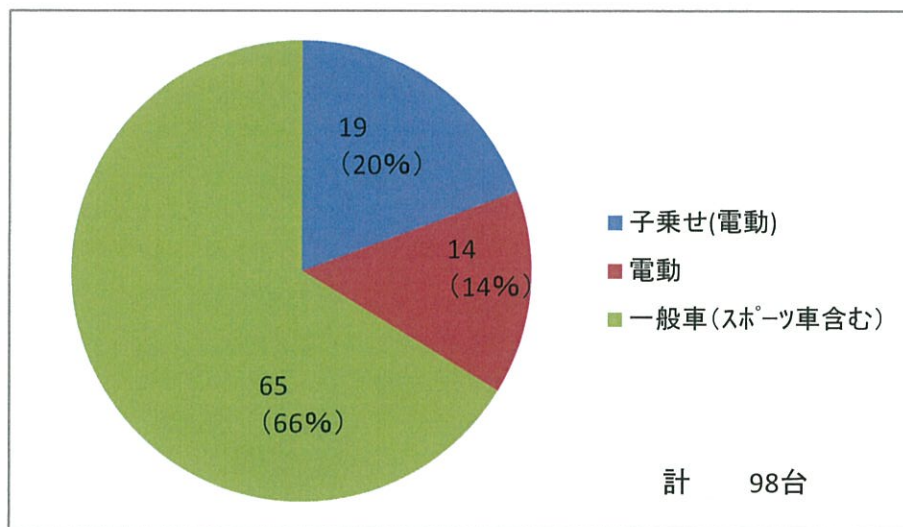
・危険運転行為 上り地点の [肩に荷物・車道中央走行・ハンドルに荷物] に対し、下り地点では [肩に荷物・ハンドルに荷物・片手運転] と、(違反行為を含む) 共通項目は、肩に荷物・ハンドルに荷物の 2 件となっている。

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。

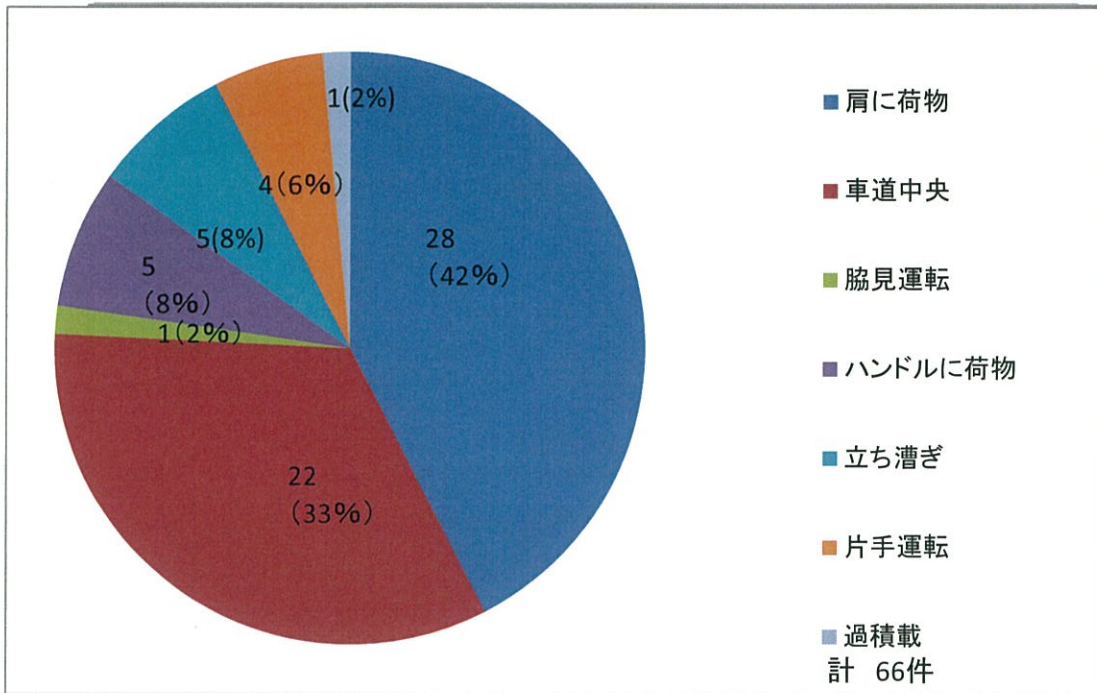
さらに、車道中央走行が多かった理由も、前回以前から同様に、上り車線先の庭園美術館西交差点において、歩行者横断帯中央にて左折道路と直進道路が分断されており、直進する利用者は、同交差点のかなり手前から 道路中央を走行していたが、4 車線での中間(両隣が 2 車線) 走行のため車両に挟まれてながらと、かなり危険な走行を強いられている感が窺えた。



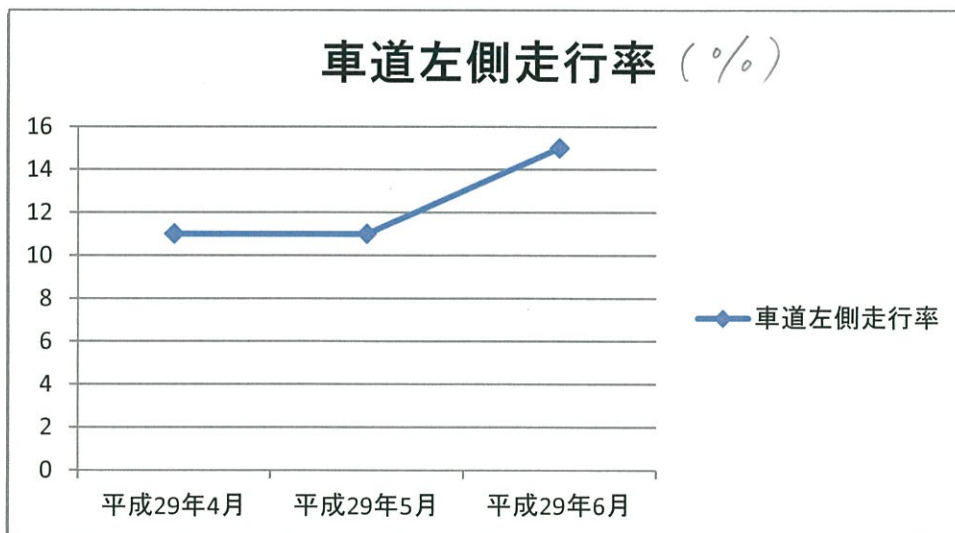
走行空間

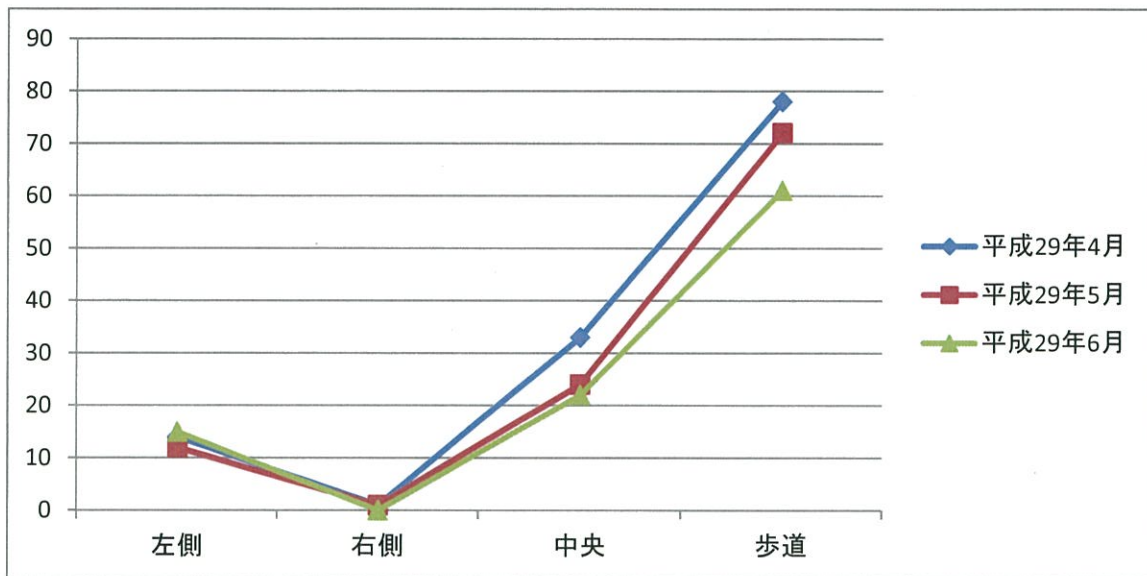


車種

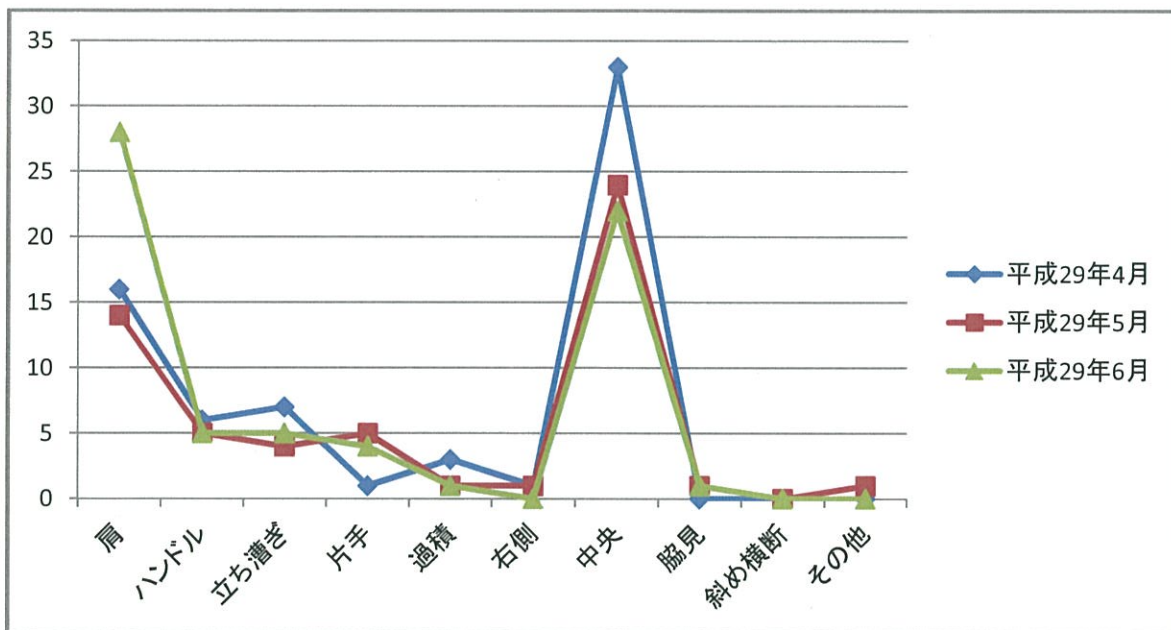


危険運転行為 (違反行為を含む)





走行空間 (台)



危険運転行為 (違反行為を含む) (件数)