



自転車利用実態定点調査票

No.	走行空間				車種		雨天		危険運転行為						
	車道左側	車道右側	歩道中央	歩道	子乗せ	電動	雨	曇り	視界不明	スピード出しすぎ	片手運転	立ち漕ぎ	ハンドルに荷物	両肩積載	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、17～46%と多岐にわたるが、平均すると22%である。

依然、歩道を通行する自転車が多く、今回は、全体の8割弱を占めている。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(172件)・ハンドルに荷物(90件)・片手運転(65件/内6件は、携帯電話を使用しながらの運転)・歩道上でのスピードの出しすぎ(48件)・過積載(45件)・立ち漕ぎ(36件)・子乗せ後部席に荷物掛け(\*1)(23件)・車道右側走行(22件)・脇見運転(15件)・ジグザグ運転(14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 30 年度第 8 回目の調査となり、前回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(21.9%)は、前回(22.5%)と同様の水準である。  
                                  なお、午前 (20.5%)は、前回 (21.9%)と同様の水準である。  
                                  また、午後 (23.5%)は、前回(23.2%)と同様の水準である。
  
- ・子乗せ自転車              今回(23.7%)は、前回(23.8%)と同様の水準である。  
                                  なお、同自転車における同乗者あり(43.4%)の場合でのヘルメット着用率は、77.5%(週平均は、69～83%の範囲で推移)である。  
                                  今回(77.5%)は、前回(77.4%)と同様の水準である。
  
- ・電動自転車                今回(34.1%)は、前回 (33.6%)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・ジグザグ運転・車道中央走行] 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(544 件)の約 5 割(262 件)を占める形となった。

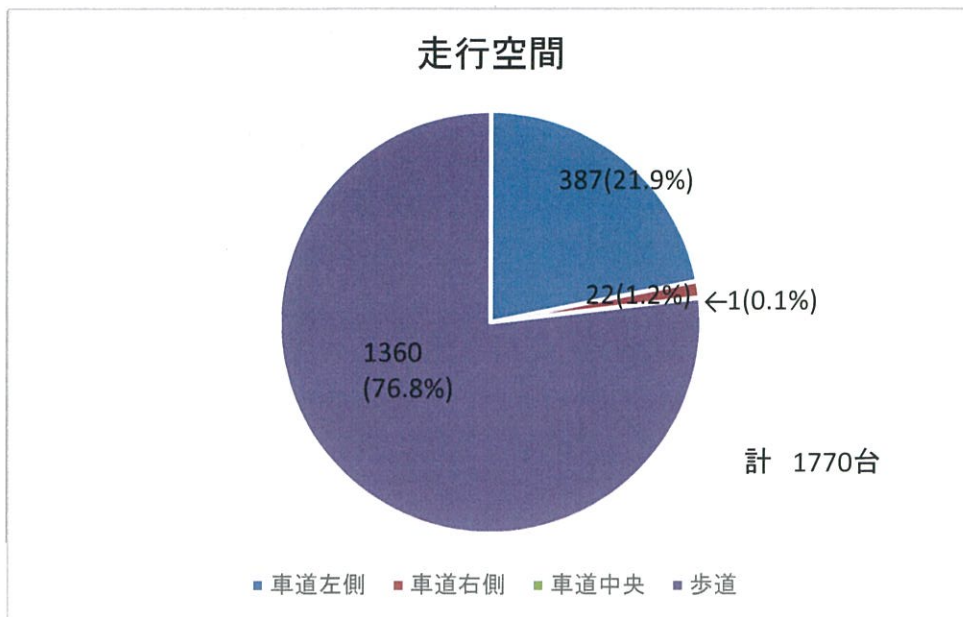
(危険防止の観点から籠の装備や荷台に装着等の必要性がある)

また、利用者全体(1770 名)における危険運転行為(違反行為を含み 544 件)の比率は、割合上(\*2)では、29%となっている。

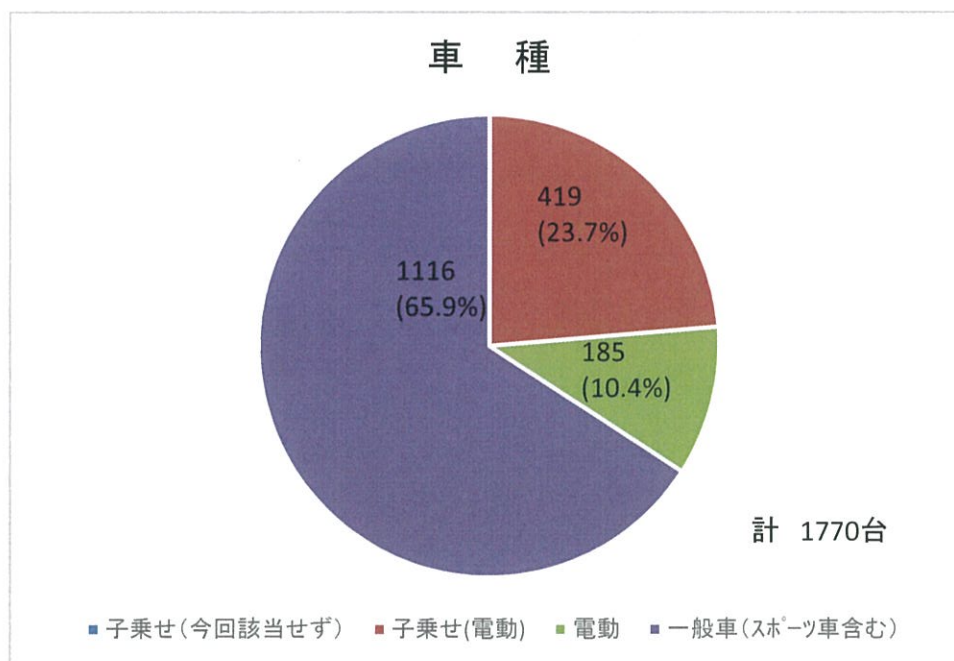
\*2 実際は、1 名で複数の危険運転行為等を実施している件(32 件)も含まれるため

今回の雨天時のデータは、傘さし運転者(計 5 人)に対し、合羽着用者(計 13 人)で約 3 倍であった。

調査期間は、2 日間であった。

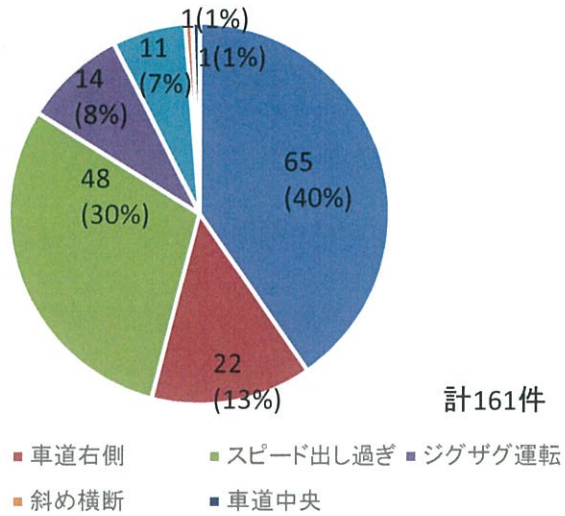


調査期間 11/1~30



調査期間 11/1~30

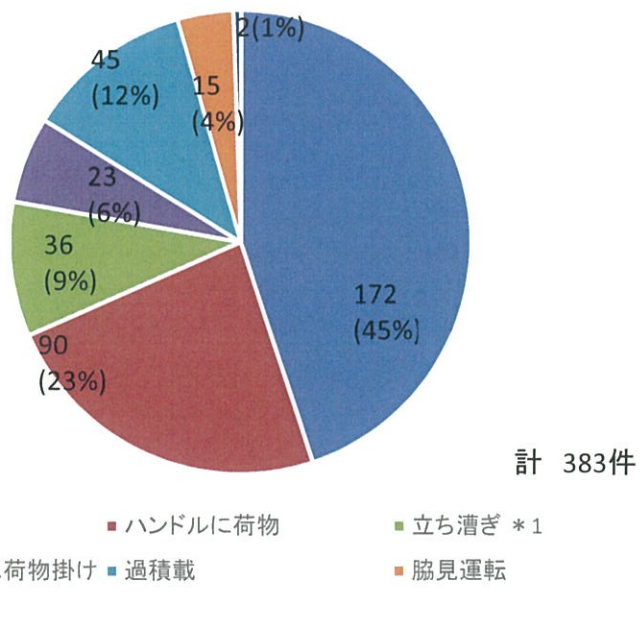
### 違反運転行為



調査期間 11/1~30

\* 1 内6件 携帯電話を使用中の運転

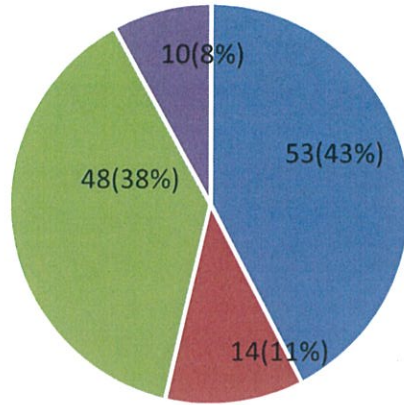
### 危険運転行為



調査期間 11/1~30

\* 1 比率内訳: 上り坂26・下り坂10

### 違反運転行為(歩道上)



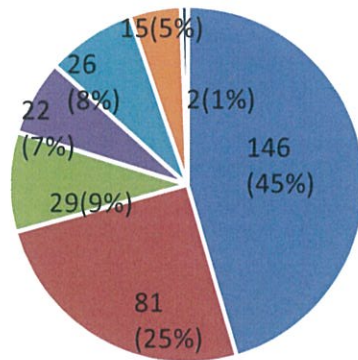
計125件

■ 片手運転 \* 1 ■ ジグザグ運転 ■ スピード出し過ぎ ■ 抱っこ運転

調査期間 11/1~30

\* 1 内4件 携帯電話を使用中の運転

### 危険運転行為(歩道上)



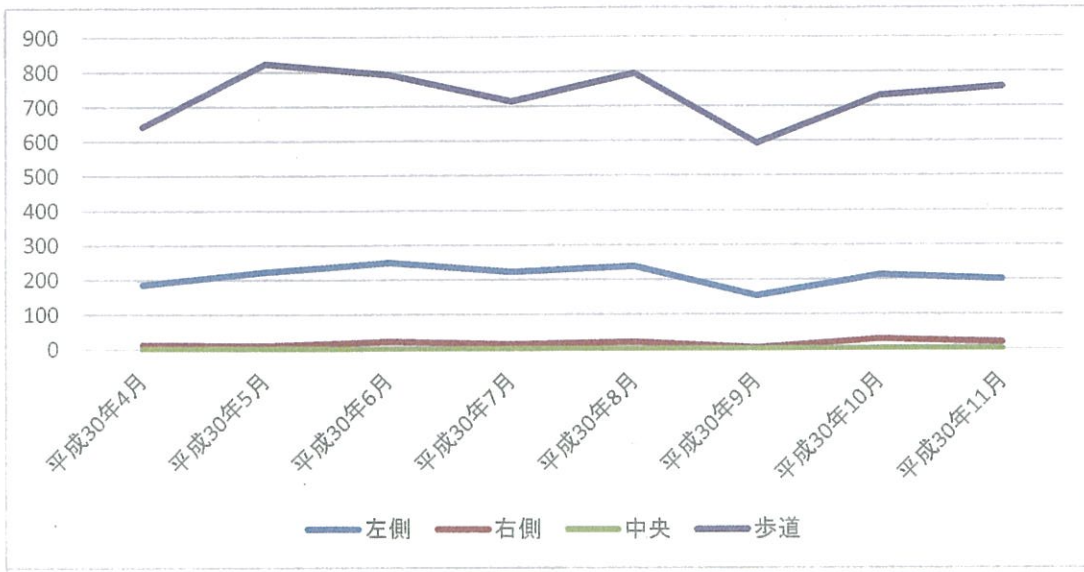
計 321件

■ 肩に荷物 ■ ハンドルに荷物 ■ 立ち漕ぎ \* 1  
 ■ 子乗せ後部席に荷物 ■ 過積載 ■ 脇見運転  
 ■ その他

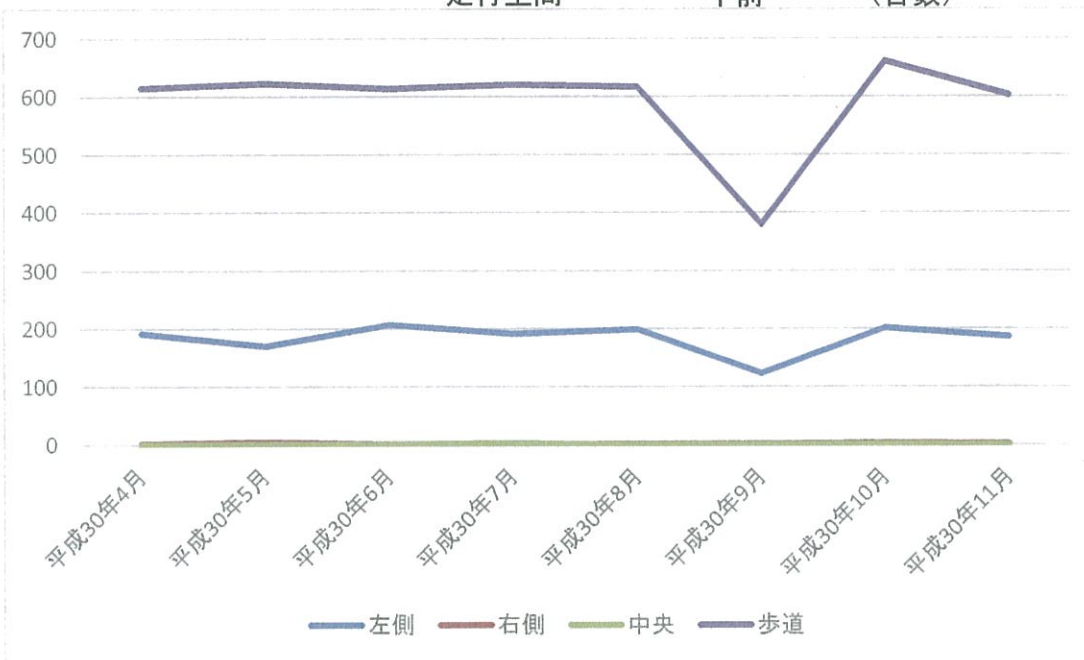
調査期間 11/1~30

\* 1 比率内訳: 上り坂23・下り坂6

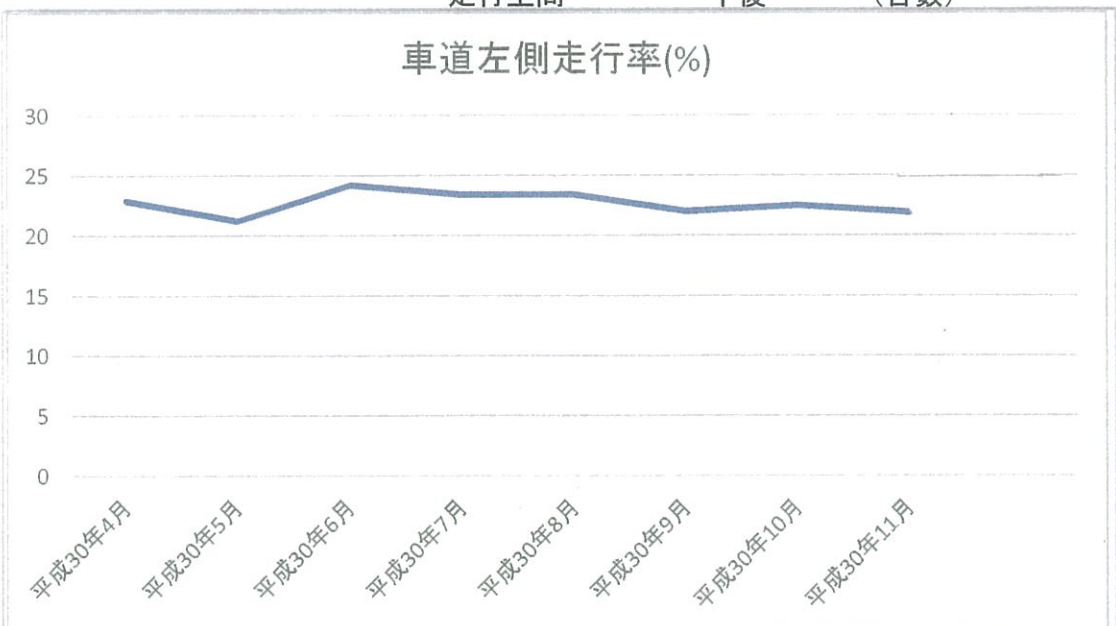


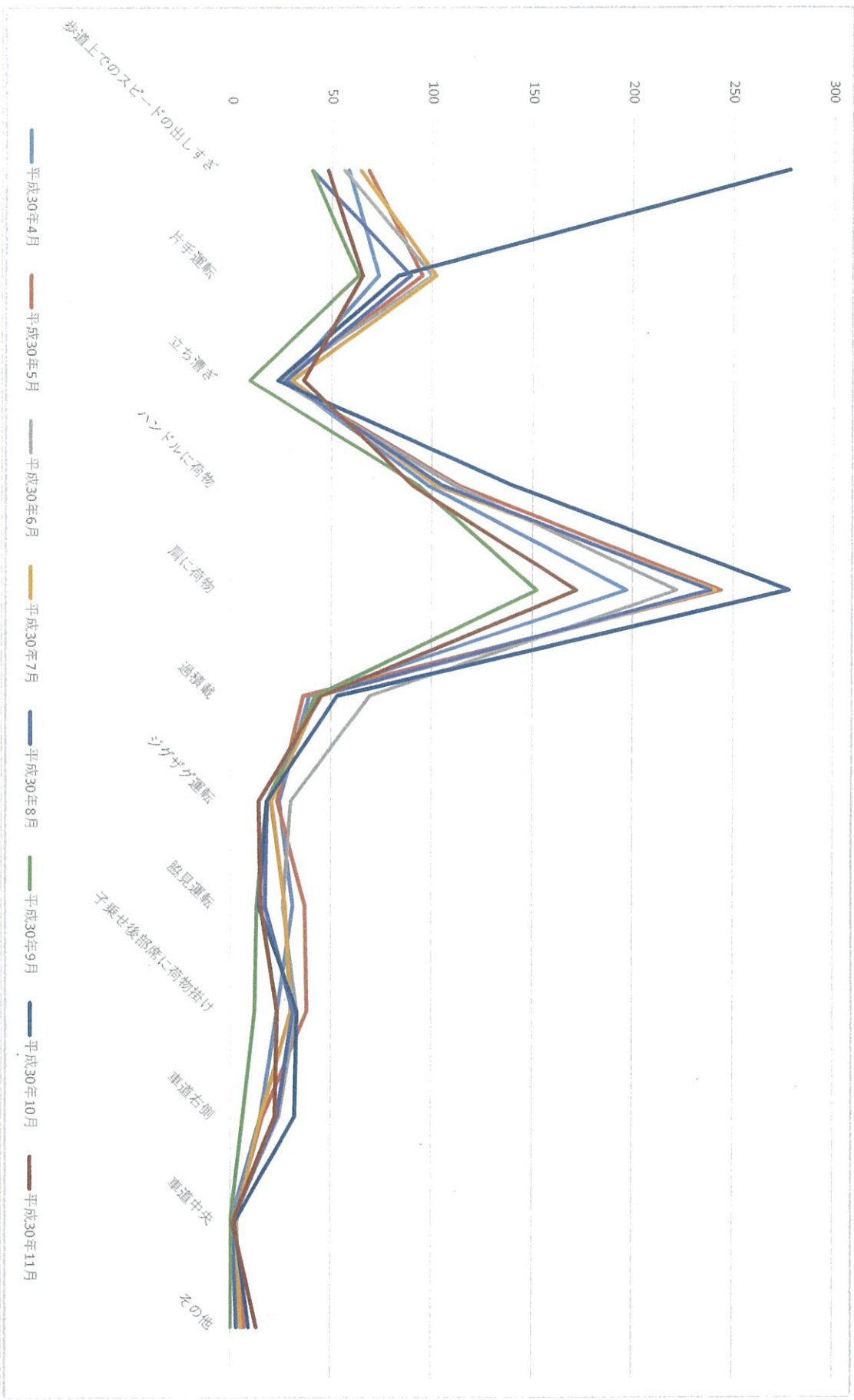


走行空間 午前 (台数)



走行空間 午後 (台数)





危険運転行為 (違反行為を含む) (件数)



## 自転車利用実態定点調査報告（B地点）

（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30年 11 月 21 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)



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結果集計

No.	走行空間			車道		歩道		危険走行	
	歩道	車道	歩道	歩道	車道	歩道	車道	歩道	車道
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 日( )
人数： 名
調査時間： 時 ~ 時

<調査票>

[コメント]

◎走行空間においては、車道左側走行率は、約 16%であり、また、車道中央走行率も、約 16%であり、依然、歩道を通行する自転車が多く、全体の 6 割強を占めている。

◎危険運転行為(違反行為を含む) は、車道中央走行(15 件)・肩に荷物(13 件)・ハンドルに荷物(5 件)・片手運転/立ち漕ぎ/子乗せ後部席に荷物掛け(\*1)(各 3 件)・車道右側走行(2 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 11/20)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(15.5%)は、前回(14.3%)と同様の水準である。

なお、午前 (11.7%)は、前回(14.5%)の 8 割の水準である。

また、午後 (30.0%)は、前回(13.8%)の 2.2 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・21%)の 6 割の水準である。

また、午後の上り地点 (30%)に対し、下り地点 (28%)の 1.1 倍の水準である。

#### ・子乗せ自転車

今回(30%)は、前回(30%)と同等の水準

上り地点(30%)に対し、下り地点(18%)の 1.7 倍の水準

なお、同自転車における同乗者あり(48%)の場合でのヘルメット着用率は、64%である。

今回(64%)は、前回(77%)の 8 割の水準である。

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(64%)に対し、下り地点(67%)と同様の水準

#### ・電動自転車

今回(39%)は、前回(48%)の 8 割の水準である。

上り地点(39%)に対し、下り地点(34%)の 1.2 倍の水準である。

#### ・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・歩道上でのスピードの出しすぎ] であり共通項目は、肩に荷物・ハンドルに荷物の 2 件となっている。

(違反行為を含む)

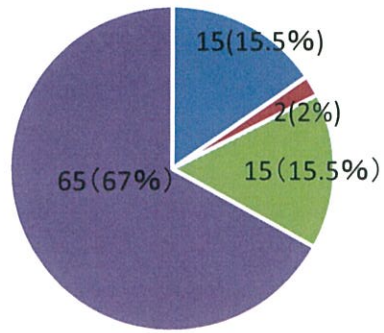
また、利用者全体(97 名)における危険運転行為(違反行為を含み 29 件)の 比率は、33%となっている。

上り地点(33%)に対し、下り地点(27%)の 1.2 倍の水準

なお、中央走行者については、基本、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。

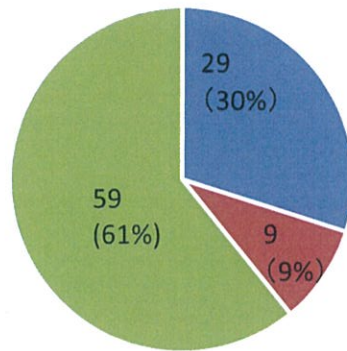
### 走行空間



計 97台

■ 車道左側 ■ 車道右側 ■ 車道中央 ■ 歩道

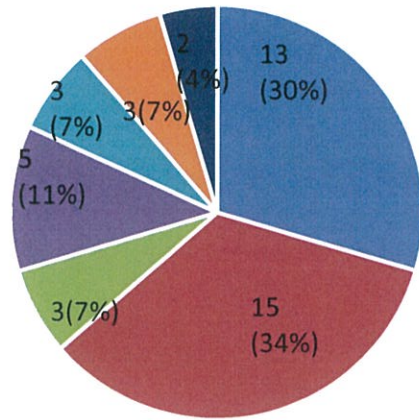
### 車種



計 97台

■ 子乗せ(電動) ■ 電動 ■ 一般車(スポーツ車含む)

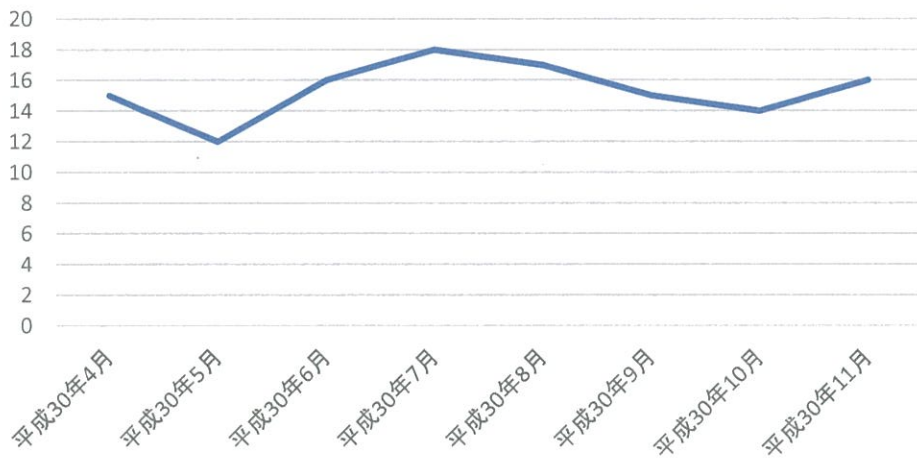
### 危険運転行為(違反行為含む)

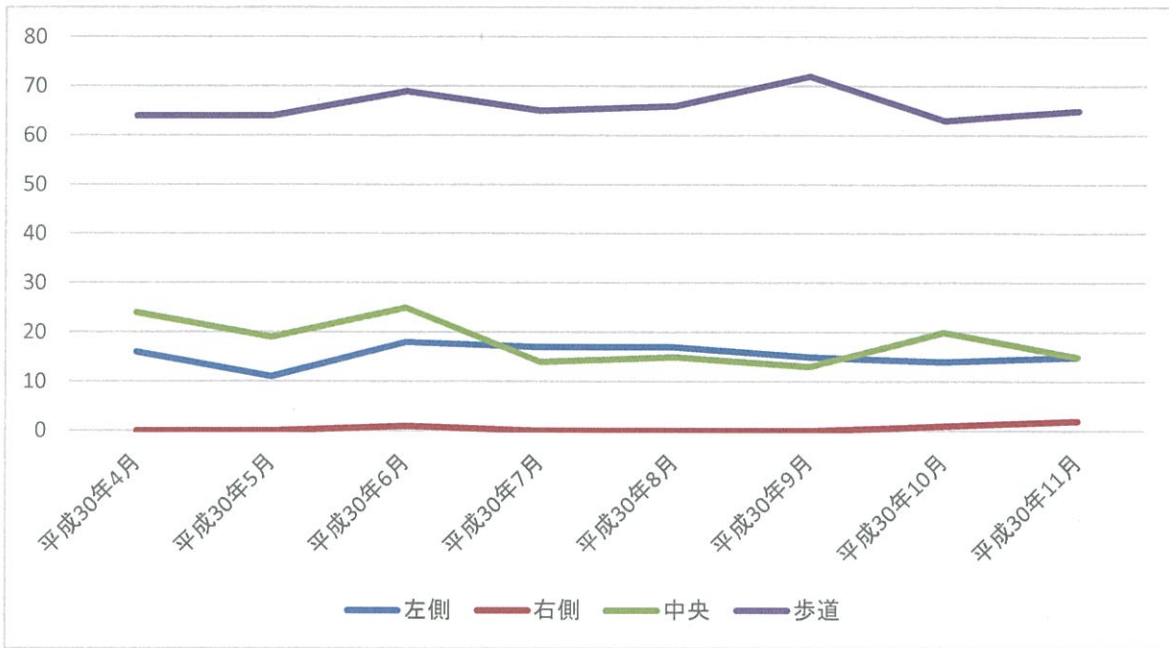


計 44件

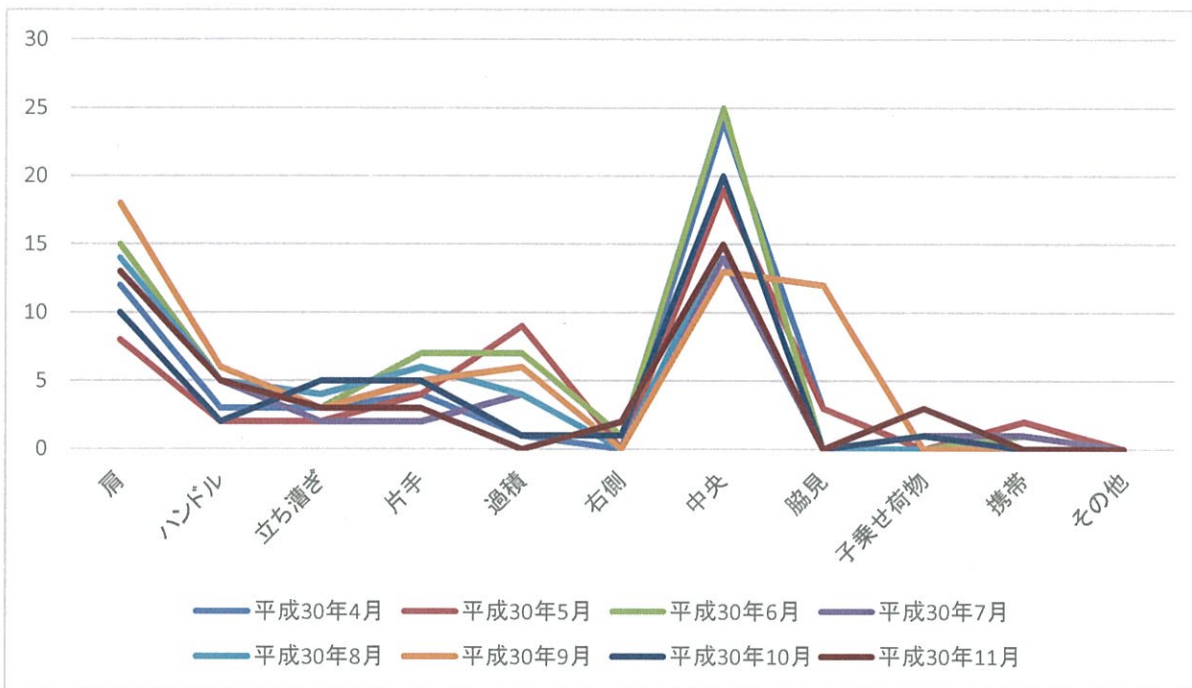
- 肩に荷物
- 車道中央
- 片手運転
- ハンドルに荷物
- 立ち漕ぎ
- 子乗せ後部席に荷物掛け
- 車道右側

### 車道左側走行率(%)





走行空間 (台)



危険運転行為 (違反行為を含む) (件数)