

自転車利用実態定点調査報告

平成27年1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26年12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)



		歩道					←	対象外
上り線車道		←					}	対象エリア
		←						
		←						
		←						
		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

自転車利用実態定点調査票															
	走行空間				車種		雨天		危険運転行為						
	車道左側	車道右側	車道中央	歩道	子乗せ	電動	傘	白旗	横断	逆走無灯火	歩道無灯火	歩道無灯火	歩道無灯火	歩道無灯火	歩道無灯火
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	曇
調査時間	時 分

<調査票>

[コメント]

◎走行空間においては、左側車道走行率は、約 9%であり、また、車道中央走行率は、30%・右側車道走行率は、約 1.5%のため、依然、歩道を通行する自転車が多く、全体の 6 割程度を占めている。

◎危険運転行為(違反行為を含む) は、肩に荷物(17 件)・立ち漕ぎ(6 件)・過重積載、子乗せ後部席に荷物(*1)(各 2 件)・歩道上でのスピードの出しすぎ、ハンドルに荷物、マフラー巻き(*2)(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。

*2 マフラー巻きながらの運転は、しっかり固定しておかないと、巻きが解れて車輪等に巻き込まれたら事故に繋がりますので、注意が必要である。

【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 12/24 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(9%)に対し、前回(25%)の約 1/3 の水準である。

上り地点の白金(以下、上り地点と呼称・9%)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・16%)と、約 6 割の水準である。

・子乗せ自転車

今回(8.6%)に対し、前回(8%)と同程度の水準

上り地点(8.6%)に対し、下り地点(20%)と、約 4 割の水準

・電動自転車

今回(11.4%)に対し、前回(11.2%)と同程度の水準

上り地点(11.4%)に対し、下り地点(40%)と約 1/4 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・過重積載・子乗せ後部席に荷物」に対し、下り地点では「片手運転・立ち漕ぎ・歩道上でのスピードの出しすぎ・過重積載」となっている。
----------------------	---

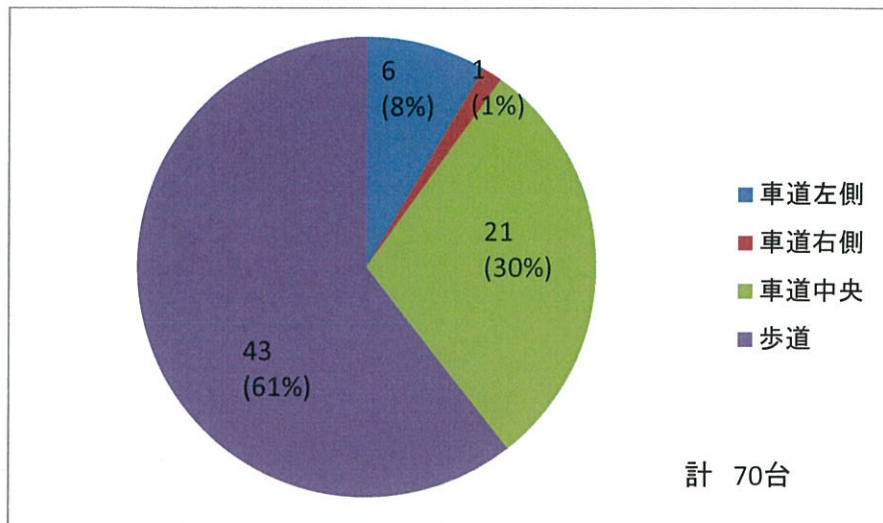
なお、上り地点の「肩に荷物」だけで、全体の 6 割を占める形となった。(危険防止の観点から籠の装備や荷台に装着等の必要性がある)

また、今回も、前回同様、上り地点は、下り地点に対して電動自転車について、かなりの低水準となっている。

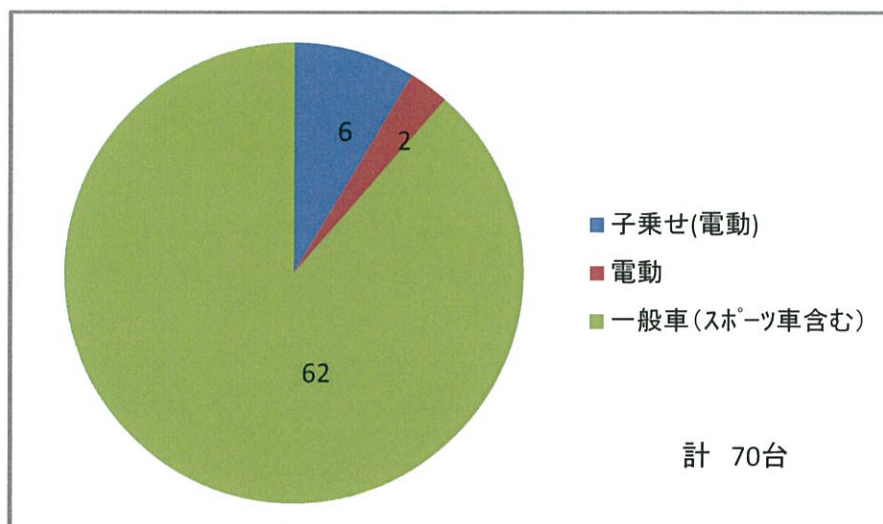
本来、上り坂であるため、電動自転車の割合が増加すべきであるが、背景として車道中央走行者については、電動自転車を使用しておらず、結果として使用割合の低下を導いている。

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

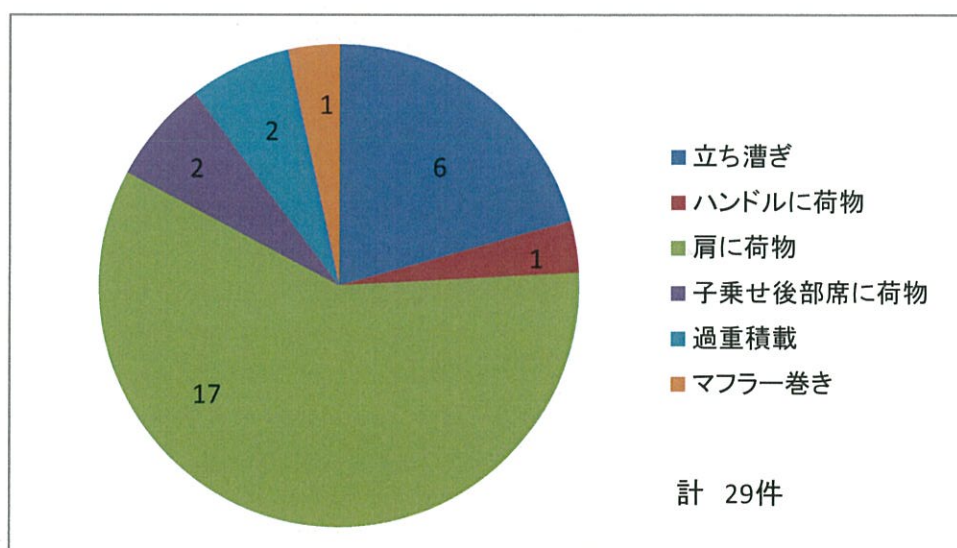
術館西交差点において、歩行者横断帯中央にて左折道路と直進道路が分断されており、直進する利用者は、同交差点のかなり手前から道路中央を走行していたが、4車線での中間(両隣が2車線)走行のため車両に挟まれてながらと、かなり危険な走行を強いられている感が窺えた。



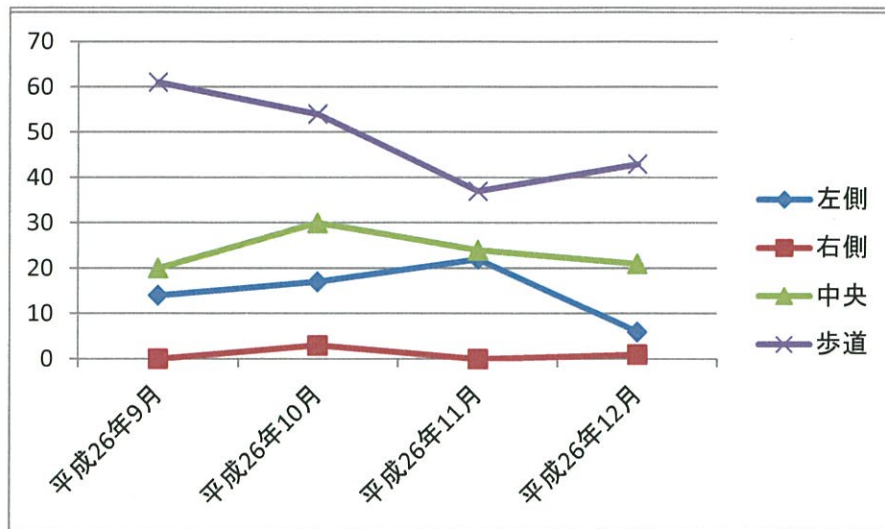
走行空間



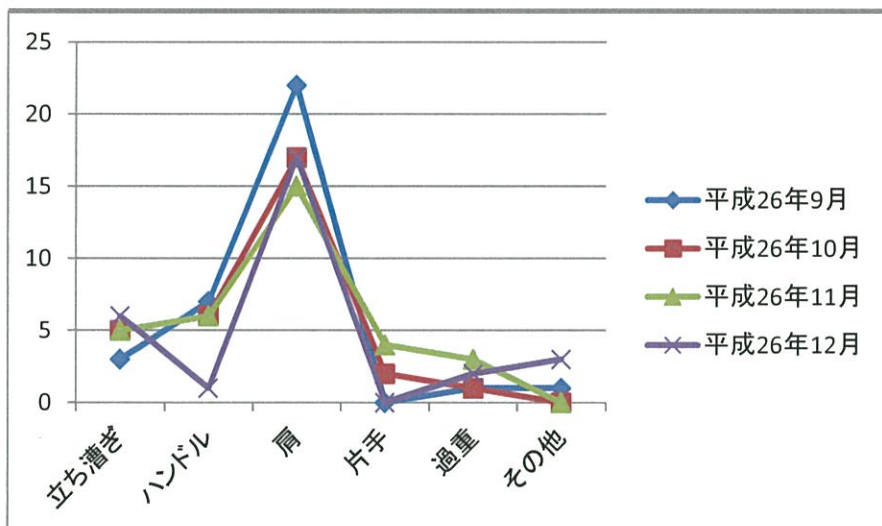
車 種



危険運転行為



走行空間 (台)



危険運転行為 (違反行為を含む) (件数)