



図⑤ 自転車走行実態調査結果表

時間	走行状況			乗車	乗次	危険運転行為								
	左側車道	中央車道	歩道			肩に荷物	ハンドルに荷物	立ち漕ぎ	片手運転	過重積載	子乗せ後部席に荷物	子供を前抱え運転		
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
式場:	
調査時間:	

<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 15%であり、また、車道中央走行率は、30%、依然、歩道を通行する自転車が多く、全体の 5 割強程度を占めている。

◎危険運転行為(違反行為を含む) は、肩に荷物(11 件)・ハンドルに荷物(8 件)・立ち漕ぎ(4件)・片手運転・過重積載(各3件)、子乗せ後部席に荷物(\*1)・子供を前抱え運転(\*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 子乗せ自転車が普及している現在、専用の座席を確保した方が、安全面では、最適と考慮される。

## 【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 1/28 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(15%)に対し、前回(9%)の約 2 倍弱である。

上り地点の白金(以下、上り地点と呼称・15%)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・17%)と、同程度である。

### ・子乗せ自転車

今回(8%)に対し、前回(8.6%)と同程度の水準

上り地点(8%)に対し、下り地点(16%)の半分の水準

### ・電動自転車

今回(18%)に対し、前回(11.4%)と約 1.6 倍である。

上り地点(18%)に対し、下り地点(25%)の約 7 割水準

### ・危険運転行為

(違反行為を含む)

上り地点の [肩に荷物・ハンドルに荷物・立ち漕ぎ・片手運転]

に対し、下り地点では [肩に荷物・ハンドルに荷物・立ち漕ぎ・歩道上でのスピードの出しすぎ] と、ほぼ同様の内容となっている。

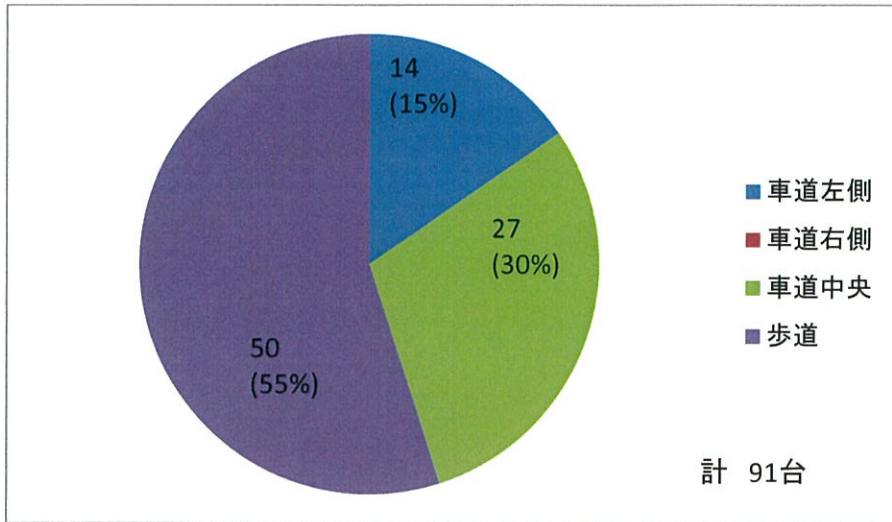
なお、上り地点の「肩に荷物・ハンドルに荷物」だけで、全体の 6 割強を占める形となった。(危険防止の観点から籠の装備や荷台に装着等の必要性がある)

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、前回までの低水準(約 25%)から約 70%の水準と大幅な変更になった。

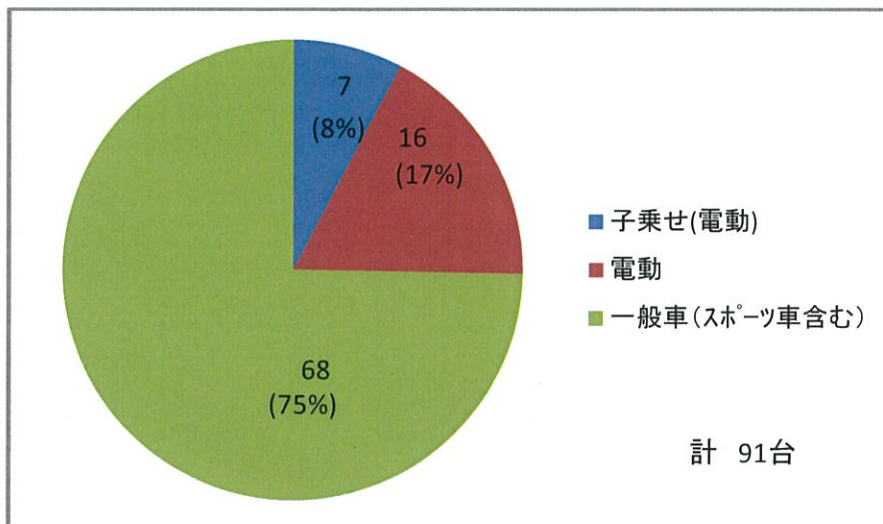
上り坂であるが故の電動自転車の割合が、増加(歩道上)したためである。

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。

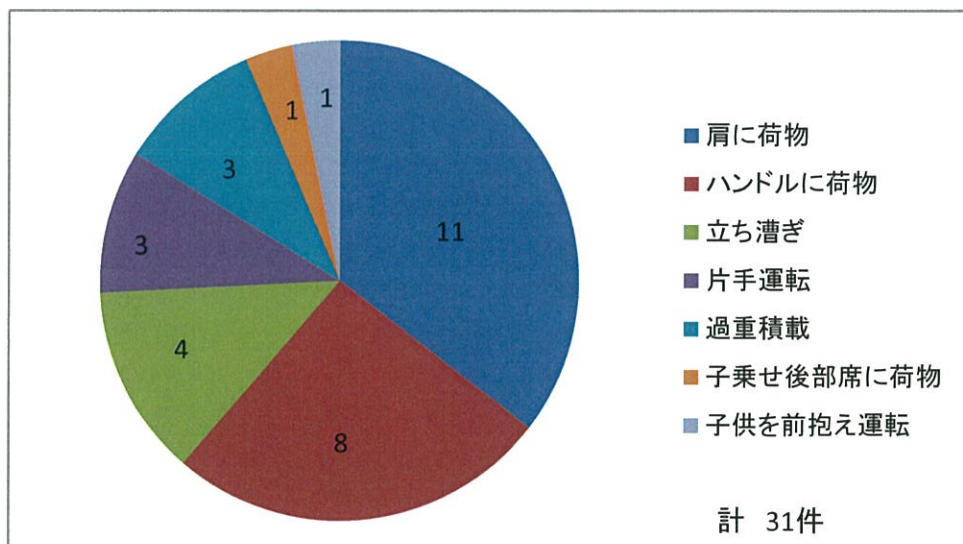
さらに、車道中央走行が多かった理由も、前回以前から同様に、上り車線先の庭園美術館西交差点において、歩行者横断帯中央にて左折道路と直進道路が分断されており、直進する利用者は、同交差点のかなり手前から道路中央を走行していたが、4車線での中間(両隣が2車線)走行のため車両に挟まれてながらと、かなり危険な走行を強いられている感が窺えた。



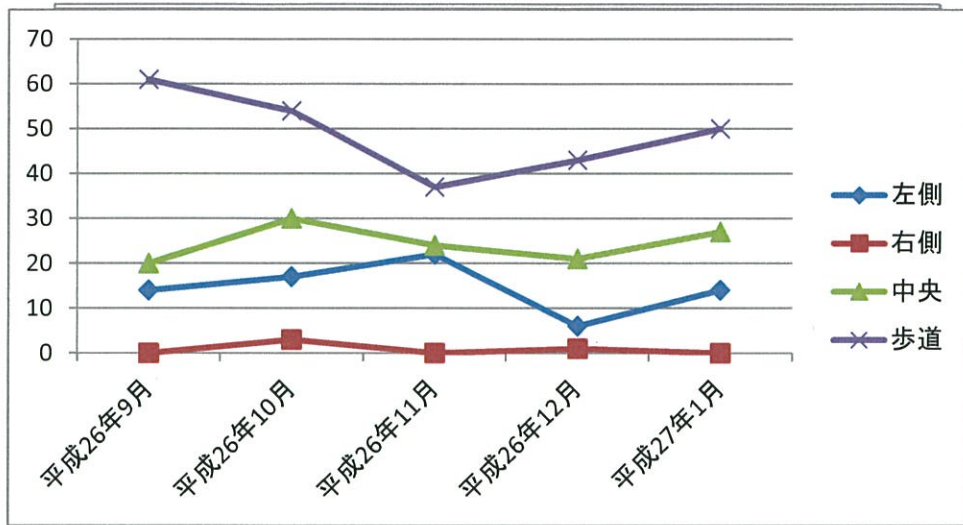
走行空間



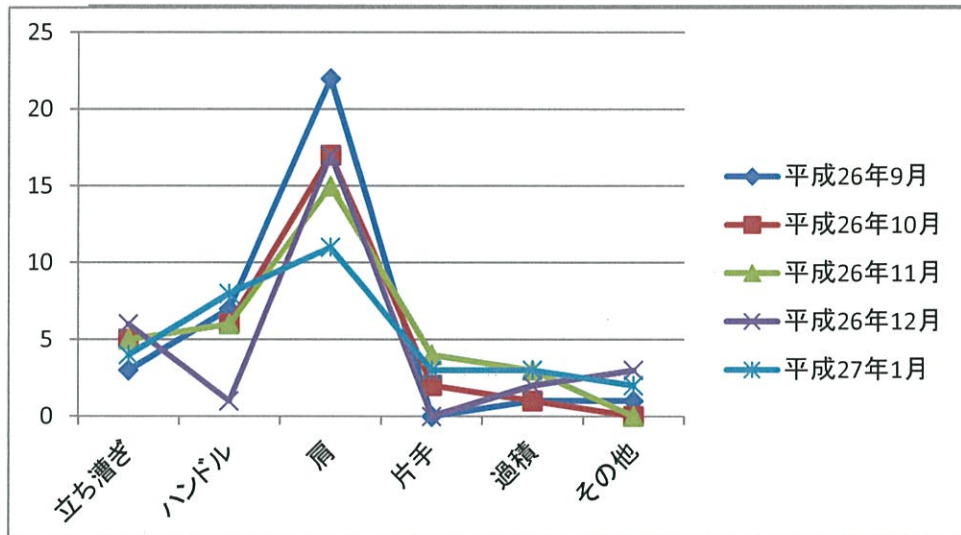
車種



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)