

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	自転車	歩行者	雨	雪	危険運転	片手運転	立ち漕ぎ	荷物積載	肩に荷物	ハンドルに荷物	立ち漕ぎ	片手運転	立ち漕ぎ
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	時
天気					
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 25%であり、また、車道中央走行率は、27%のため、依然、歩道を通行する自転車が、全体の半数程度を占めている。

◎危険運転行為(違反行為を含む) は、肩に荷物(15 件)・ハンドルに荷物(6 件)・立ち漕ぎ(5 件)・片手運転(4 件)・過重積載(3 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 11/28 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(25%)に対し、前回(16.3%)の 1.5 倍強である。

上り地点の白金(以下、上り地点と呼称・25%)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・18.6%)と、6 ポイント上昇である。

・子乗せ自転車

今回(8%)に対し、前回(12.5%)の 7 割の水準
上り地点(8%)に対し、下り地点(23.3%)と、約 4 割の水準

・電動自転車

今回(11.2%)に対し、前回(13.5%)より、2 ポイント下降
上り地点(11.2%)に対し、下り地点(41.9%)と約 1/4 の水準

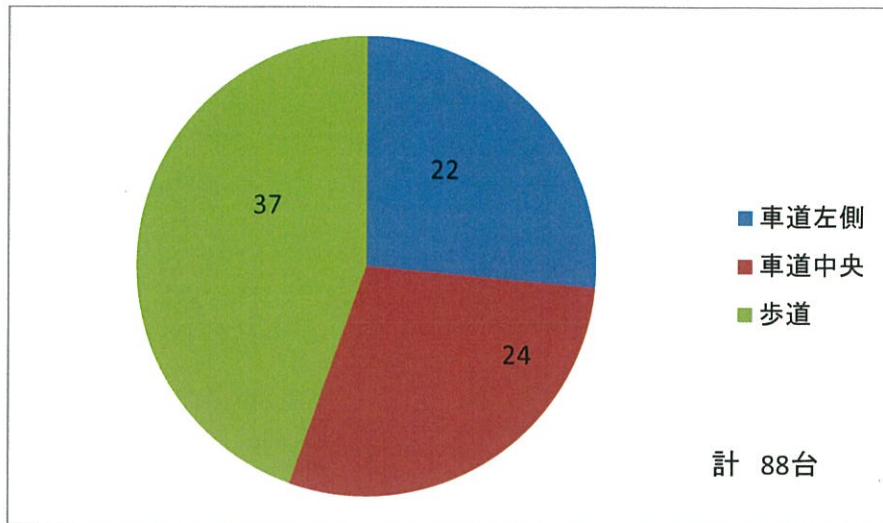
・危険運転行為 上り地点の [肩に荷物・ハンドルに荷物・立ち漕ぎ・片手運転]
(違反行為を含む) に対し、下り地点では [片手運転・ハンドルに荷物・立ち漕ぎ・
子乗せ後部席に荷物] と内容が、ほぼ共通している。

なお、上り地点の「肩に荷物・ハンドルに荷物」だけで、全体の 7 割超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)

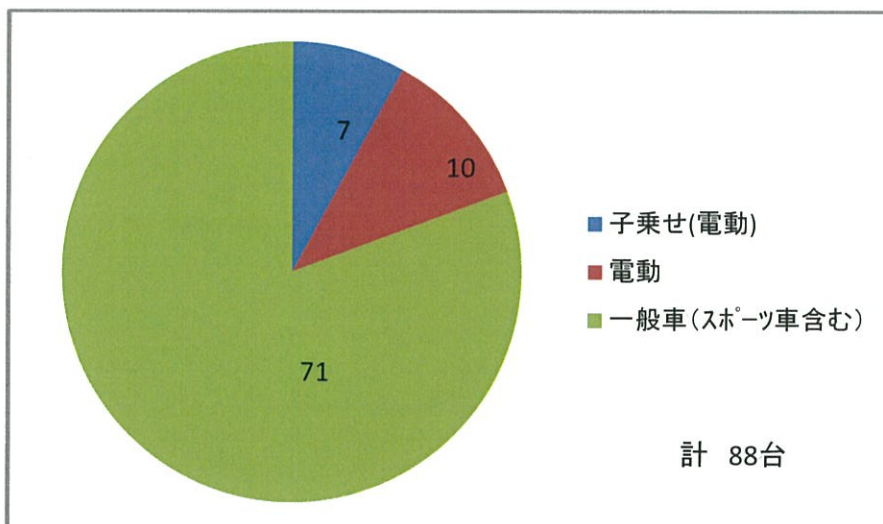
また、今回は、前回と比較して、上り地点は、下り地点に対して電動自転車について、かなりの低水準となっている。

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。

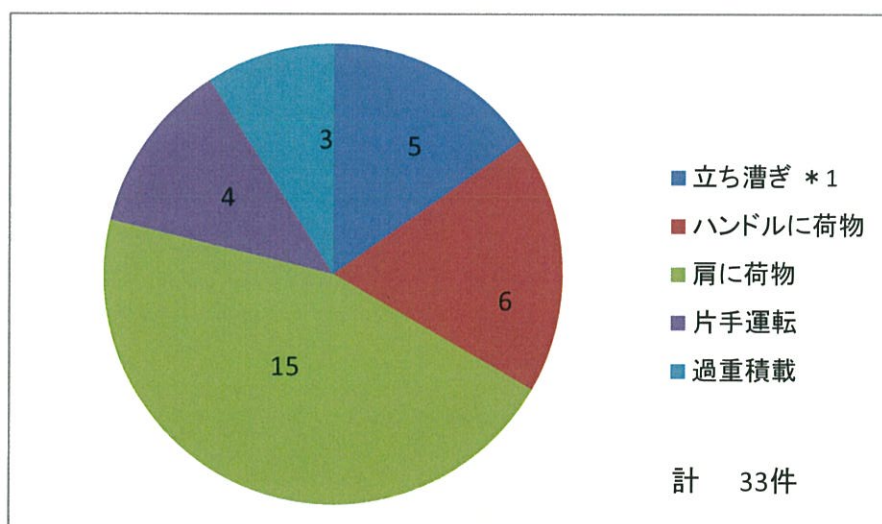
さらに、車道中央走行が多かった理由も、前回以前から同様に、上り車線先の庭園美術館西交差点において、歩行者横断帯中央にて左折道路と直進道路が分断されており、直進する利用者は、同交差点のかなり手前から 道路中央を走行していたが、4 車線での中間(両隣が 2 車線)走行のため車両に挟まれてながらと、かなり危険な走行を強いられている感が窺えた。



走行空間

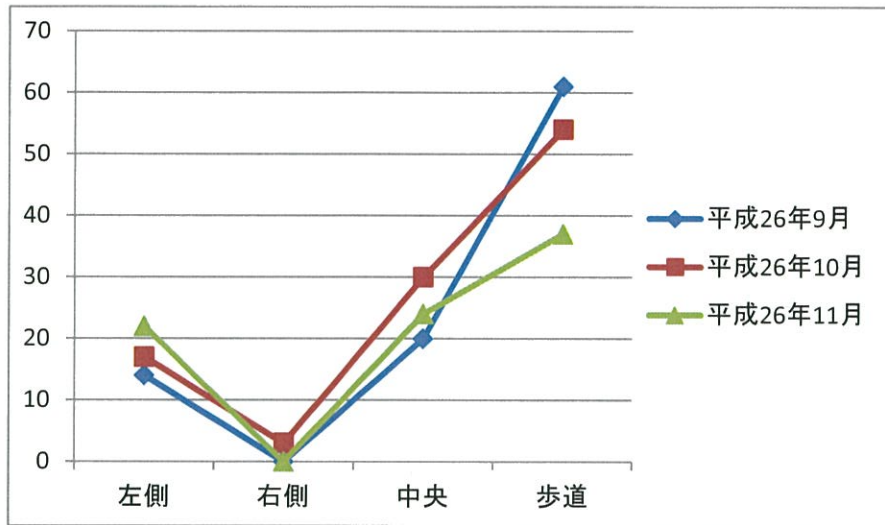


車種

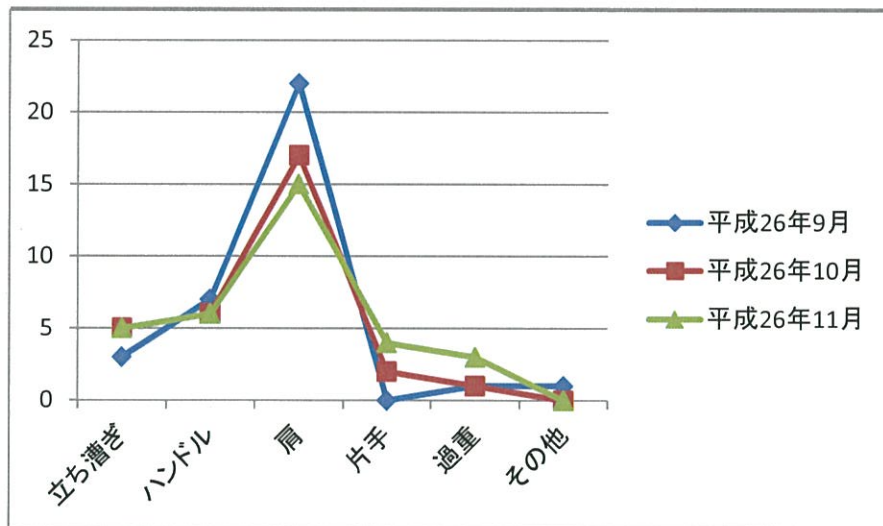


危険運転行為 (違反行為を含む)

*1 比率内訳: 上り坂4・下り坂1



走行空間 (台)



危険運転行為 (違反行為を含む) (件数)