

武蔵野市における自転車走行実態の調査

○橋本修左¹⁾、谷田貝一男²⁾

¹⁾武蔵野大学人間科学研究所、²⁾ 日本自転車普及協会自転車文化センター

1. はじめに

前報¹⁾⁻²⁾において武蔵野市に在住する学生、高齢者、主婦(子供有・無)、通勤者、など様々な属性の市民を対象としたグループワーク(GW)の結果について報告した。この GW では、参加者に歩行者および自転車利用者としての立場から自転車走行が危険と思われる箇所を武蔵野市の拡大地図上にマークして頂き自転車危険度マップを作成して頂いた。そして、マークが集中する場所を中心に、参考としてその場所の Google Street View を投影しながら7~8名程度のグループで、「何が危険か」、「どうすれば安全になるか」などをテーマとして自由に討議して頂いた。また、この GW 終了後に自由討議中の発言内容を KJ 法によりまとめて報告した。今回は、それらの指摘された危険箇所を中心に実際にフィールド調査して指摘内容を検証、考察したので報告する。

2. 方法

2-1. 危険箇所のフィールド調査

調査は平成 25 年 11 月 11 日に実施した。対象箇所は GW において危険箇所としてのマークが集中した下図-1 に示す箇所を中心に次の点に留意して自転車で走行調査すると共に、数か所の定点で観測した。

- 1) 自転車危険度マップ上でマークが集中した幹線道路である五日市街道・井之頭通りの各交差点、等の利用実態調査。
- 2) 上記幹線道路と並行する生活道路である中道通り、大正通り、昭和通り等の実態の同時調査。



図-1 市民作成の自転車危険度マップ

- 3) 駅周辺の公設・私設駐輪場の位置と利用状況
- 4) 幹線道路・生活道路のインフラとしての歩車道幅、路側帯、障害物、ガードレール、カーブミラー、路面標示、歩道整備状況等の整備状況調査。

3. 結果および考察

3-1. 幹線道路と生活道路について

JR 三鷹駅、吉祥寺駅の周辺には多数の公営・私営の駐輪場が散在する。これら駐輪場が整備されたことによって、両駅周辺で以前には目立っていた違法駐輪はほぼ完全に一扫され、現在では大変すっきりとした街並みに変貌している。このため、両駅を目的地とする自転車利用者の多くはこれらの公営・私営の駐輪場を利用しているものと推定される。

表-1は調査日の7:30~8:30、10:30~11:00に五日市街道八幡宮交差点付近、吉祥寺通りと大正通りの交差点、および、中道通りと西三条通り交差点付近において歩車道を利用して主に南の吉祥寺駅方面、および西方面に向かう自転車台数を定点計測した結果である。多くの自転車利用者は幅が狭く交通量が多い幹線道路の五日市街道を可能な限り迂回し、五日市街道と並行した生活道路である大正通りや中道通りを使用して駅北西の西三条通りに面する駐輪場へ向かっている実態が明らかとなった。

一方、シールの多い女子大通りでは逆に自動車通行量が少ないために最短路をとろうとする逆走や信号無視が多くみられた。また、見通しが悪いにも拘わらず車が少ないという思い込みから充分安全確認をせずに小道から女子大通りへ飛び出す例も多く観察

された。

表-1 自転車通行量調査結果

五日市街道の自転車交通量(八幡宮前交差点)			
7:30~8:30		10:30~11:00	
駅方向	西方向	駅方向	西方向
111	111	91	82
大正通りの自転車通行量(吉祥寺通りとの交差点)			
7:30~8:30		10:30~11:00	
駅方向	西方向	駅方向	西方向
88	44	123	36
中道通りの自転車通行量(西三条通りとの交差点)			
-	-	駅方向	西方向
-	-	77	42

3-2. 自転車安全走行のための

大正通りを右折して、あるいは中道通りを左折して西三条通りの駐輪場へ向かい、五日市街道を西方向に進む自転車の約9割が吉祥寺通りから一旦五日市街道に入り、その後左折して西三条通りに入っている。ここでも幹線道路の五日市街道や吉祥寺通りを迂回する自転車利用者の多いことが確かめられた。

写真-1 は五日市街道であるが、自動車通行量が多いにも拘わらず路側帯は狭く傾斜し、所々にある雨水ますの蓋、歩道との傾斜段差等も走行の障害となっている。そのため吉祥寺駅周辺の公営・民営の駐輪場を目指す自転車利用者の多くが通勤時間帯に車道走行すること、特に大型車両が横を通過する時に危険を感じている。しかも、歩道へ移ろうとしても歩道との段差があり、また、歩道も狭く、電柱や看板などの障害物が多く、歩行者とすれ違うことも容易ではない。



写真-1. 五日市街道

このように自転車走行に危険な五日市街道は都道7号線として東京都が主轄しており、また、国土交通省、警視庁なども関わる道路であることから、一地方自治体の武蔵野市が独自に自転車安全走行のために道路インフラ対策を立案しようとしても様々な制約により幹線道路拡幅やインフラ整備等の対策は至難である。

5. まとめと今後の課題

今回の一連の調査結果から、自転車利用者は交通量が多く自転車走行が危険な幹線道路をできるだけ迂回して駅周辺の公営・私営の駐輪場を使用している実態が明らかになった。また、武蔵野市が実施した駅近傍に公営・私営の駐輪場を設置することによって違法駐輪への対応は奏功しているように見える。しかしながら、幹線道路と並行した迂回路として利用されている生活道路もまた危険度が高いことが示されている。これは迂回した自転車が今度は商店街を通行する歩行者や商業関連自動車や、狭隘で見通しの悪い生活道路などで問題となっている可能性が高い。自転車安全走行のために迂回路である生活道路の改善は地方自治体独自の裁量で対策を実施できる可能性は高いと、考えられる。今後これら生活道路における安全のための工夫が重要と思われる。

また、今回、自動車通行量が少ない生活道路である女子大通りなどでは、通勤・通学に急ぐあまり意図的に逆走や信号無視、見

通しの悪い十字路であるにも拘わらず慢心から安全確認しないケースも多くみられた。現在、様々なところで自転車事故低減のための交通安全講習などが実施されているが、これらの意図的なケースを見ると、一般論的な自転車安全教育は所詮他人事とされているようである。今後、自転車安全教育・講習においては、自分の街で自分が走行する場合の自転車安全問題として捉えてもらうための一層の工夫が必要であると思われる。

<参考文献>

1) 中島星司、櫻井健有、谷田貝一男、橋本修左 et.al.:

自転車利用者に対する安全教育の在り方に関する研究 -武蔵野市を対象地域として-、第 42 回人類動態学会東日本地方会 2-1

2) 櫻井健有、中島星司、谷田貝一男、橋本修左 et.al.:

自転車の安全通行問題と道路環境に関する研究 -武蔵野市を対象地域として-、第 42 回人類動態学会東日本地方会 2-2

----- << 連絡先 >> -----

橋本修左

武蔵野大学人間科学研究所

〒135-8181 東京都江東区有明 3-3-3

電話 03-5530-7454

FAX 03-5530-3822 (共用)

E-mail: sh_hashi@musashino-u.ac.jp

Field investigation of actual bicycle routes in Musashino City

Shusa Hashimoto¹, Kazuo Yatagai²

1 Musashino University Institute of Human Science

2 Bicycling Popularization Association of Japan Bicycle Culture Center

During the 42th Annual Tokyo Conference, results were presented of group discussions held by the residents of Musashino City who use bicycles in daily life. In this discussion, map indicating dangerous locations where bicycle accidents might occur was presented, and bicycle accident causes and prevention were discussed.

This paper presents the results of field investigation and verification of the group discussion conclusions, especially regarding main roads and residential roads which run parallel to them. It became clear that most bicycle riders avoid main roads as much as possible and travel to the bicycle depots near the station by using parallel service roads. Therefore, parallel service roads should be developed, which might be easier for local governments. However, on light traffic roads, many potential traffic violations were observed during commuting times. Generally, many safety courses are offered, but many cyclists think they are unnecessary. More effective training programs should be developed.