

IV-273 高校生の自転車通学路の安全性に関する研究

宇都宮大学大学院 学生員 高橋 徹
 宇都宮大学工学部 正 員 古池弘隆
 大豊建設 岡 俊道

1. はじめに

近年、自転車はその利便性から通勤、通学をはじめ様々な用途に利用され、現在では国民の2人に1人が自転車を所有するまでになった。都市交通の面からも無公害・省エネルギー・省空間などの利点を持つ優れた交通機関である。こうした多くの利用者数と利点にも関わらず、現状では交通機関としての認識度は低く、自転車にとっての安全で快適な走行空間は確保されているとは言い難い。

栃木県宇都宮市は、関東平野に位置した比較的平坦な都市であるため自転車の利用には適していること、そして市内の公共交通であるバスと比較すると有利な点が多いことも理由となり、自転車の需要は非常に多い。さらに宇都宮市の中心部からやや西には、日本一のマンモス高校をはじめ、大部分の高校が集中している。そのため登下校時にはその地区に通学する生徒数の73.6%が利用する14,330台もの極めて大量の自転車が一定時間に特定のルートに集中し、車道にあふれて通行する光景が頻繁に見られ、自転車のマナーの悪さが指摘されると同時に、自転車に対する交通安全対策が切望されている。

そこで本研究では、この高校生の自転車交通に焦点をあて、高校生の意識と自転車交通の実態の両面から交通環境の問題点を把握し、整備及び解決策について検討する。

2. 調査概要

栃木県自治研修所の報告書¹⁾から高校生の自転車通学に関するOD調査資料を参考にして、市内の高校生の通学ルートを把握した。主要ルートは「東西の軸」と「南北の軸」と呼ばれる2本に大別される。東西の軸は「JR宇都宮駅ー市の中心繁華街ー各高校」間の5本の区間で構成され、全て一般道である。一方、南北の軸は平行に走る3本のルートで構成されている。自転車歩行者専用道路「(通称)なかよし通り」、主要地方道「栃木街道」、市道「陽西通り」であり、道路種類が異なる。

ここでは3種類の道路で構成される南北の軸の利用状況等の調査から、自転車歩行者専用道路の「なかよし通り」の利用が予想以上に少ないことがわかった(図1)。そのため自転車にとって安全で快適であるはずの「なかよし通り」がなぜ利用されないのかについて調査をおこなった。

3. 調査結果及び考察

①栃木街道 宇都宮市の中心から西にある片側2車線の主要幹線道路である。終日交通量が多く、事故も多い。歩道は両側に2.5mあるが、路面状態が悪く、電柱や看板で走行し難い。

②陽西通り 片側1車線の市道であり、この区間に2箇所の踏切がある。朝夕は交通量が多く、両側の1.8mの狭い歩道から車道に降りて自動車の横を通行する高校生が多い。

③なかよし通り 幅員は7.0m、赤と緑のカラー舗装、両側に樹木が施され、非常に快適な都市型の自転車歩行者専用道路である。しかしこの区間で一般道との交差部が13箇所あり、その全ての箇所で「なかよし通り」側が一時停止規制になっており、走行上の連続性がなく不便である。そして現実には、区画街路などの狭い道路との交差部が多いため道路の優先順位が不明確で一時停止を守る高校生は非常に少ない。そのため

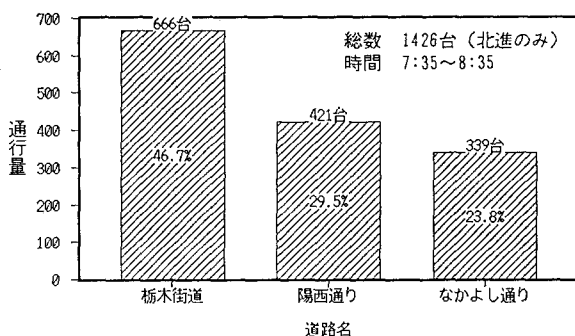


図1 「南北の軸」の交通量

自動車と自転車とのニアミスが多く、事故の危険性も高い。さらに通学のピーク時には自転車の交通量が圧倒的に多く(図2)、交差点では自動車がしばしば停止を余儀なくされている。

一方、交通量が多く幅員18.5mもある片側2車線の主要地方道「鹿沼インター通り」との交差点には横断歩道さえもなく、分断された状態である。そのため交通ルールを厳守して利用するには120m程離れた栃木街道との交差点まで迂回しなければならない。しかし実際には、高

校生はこの幹線道路を自動車を避けながら横断しており、栃木県バイコロジー運動推進協議会の報告書²⁾によると、その交差点の通過者628台のうち374台(全体の60%)が横断している。

こうした実態は意識の面からもよく現れている。宇都宮市の全高校1、2学年奇数クラスの生徒3169名を対象に行った富原の研究³⁾によれば、9割もの高校生が交通ルールは「ある程度知っている」が「守っていない」と答えている。その理由として「走行スペースが狭い」という物理的な理由と、「遅刻してしまう」や「事故を起こさなければ良い」という心情的な理由が半々である。通学時の一時停止無視、車道の無理な横断、信号無視などをなくして安全に快適に通学するには、安全意識の高揚と同時に施設の充実、改善が必要であると言える。

以上から現状での自転車歩行者専用道路「なかよし通り」の改善策としては、自動車の交通量の少ない道路との交差点には一般道側に一時停止規制やハンプの設置などの減速措置を行い、主要幹線との交差点には立体横断施設を設置する等、自動車優先から自転車歩行者優先の自転車歩行者専用道路にすべきであろう。

4. まとめと今後の課題

自転車は便利で手軽な乗り物であるが、都市の交通機関の1つとしての社会的認知の低さが問題として表れることが多い。一時停止の違反者に見られる「あたりまえ」の意識などは社会規範の問題である。これらの改善には利用者のマナー向上と自転車に関する法律の整備と施設の充実が今後益々求められるであろう。しかし現状での改善には、実際の利用者が無意識のうちに交通違反をしてしまうような規制へ施設などを見直していく姿勢が必要であると思われる。都市での自転車専用道路の必要性が安全性、快適性へ要求として高まる中で、今回の「なかよし通り」の事例が示すように、自動車優先から自転車歩行者優先へと発想の転換がさらに必要になるであろう。

この研究内容を反映した形で栃木県警⁴⁾により、「なかよし通り」と交差する一般自動車道側に一時停止させる新しい規制が近く実施されることになった。さらに幹線道路の既存の交差点から100m程度にもかかわらず、歩行者自転車専用信号機を設置する等の安全対策が行われることが決定した。

<参考文献>

- 1) 栃木県自治研修所:「自転車交通を考える」自主研究講座研究報告書(1985~86)
- 2) 栃木県バイコロジー運動推進協議会:「自転車通学生利用道路通行状況調査報告書」(1992.2)
- 3) 富原崇之:「高校生の自転車交通に関する調査研究」平成2年度宇都宮大学卒業論文(1991.3)
- 4) 栃木県警察本部:「市道2458号線(なかよし通り)交通安全対策検討会資料」(1992.3)

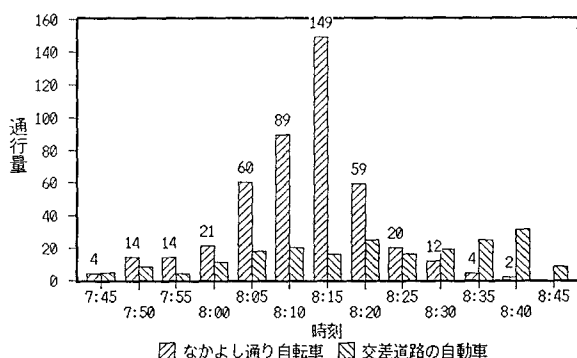


図2 なかよし通り交差点の交通量(場所④)

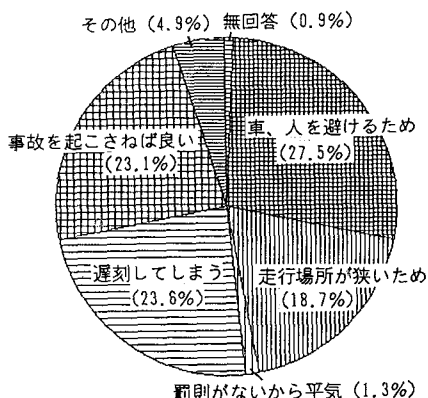


図3 交通ルールを守れない時の理由