

# 国道16号相模原駅周辺自転車道の整備効果について

浅井 雅司<sup>1</sup>

<sup>1</sup>関東地方整備局 相武国道事務所 交通対策課 (〒192-0045 東京都八王子市大和田町4-3-13)

本論文では、国道16号の相模原駅周辺地区において相武国道事務所が整備している自転車道について、平成26・27年度の一部区間完成を受け、自転車の交通状況・事故件数及び利用者の反応の観点から整備効果の検証を行った。その結果、自転車関連の事故件数が減少するなど、一定の整備効果が得られていることがわかった。

キーワード 自転車道、整備効果、交通状況、事故件数、アンケート調査

## 1. はじめに

自転車は、身近な移動手段として日常生活に広く利用されており、近年は健康志向や環境意識の高まりに伴ってそのニーズが高まっている。

また、平成27年6月に改正道路交通法が施行され、危険な運転を繰り返す自転車利用者に安全講習の受講が義務付けられたことなどもあり、自転車の交通安全に対する社会の関心も高まりつつある。

一方、平成19年度に全国98箇所の「自転車通行環境整備モデル地区」が指定され、平成24年度には「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が作成されるなど、自転車通行環境の整備についても推進が図られているところである。

そんな中、相武国道事務所では、国道16号の相模原駅周辺地区において自転車道の整備を行っており、平成26年度・27年度にはそれぞれ一部区間が完成している。

本論文は、この一部区間完成に伴い行われた調査の結果について検証し、自転車道の整備効果についてとりまとめたものである。

## 2. 自転車道の整備について

### (1) 経緯

平成20年1月、国土交通省と警察庁は合同で、自転車通行環境整備の模範となるモデル地区を全国で98箇所指定した。その一つが相模原駅周辺地区であり、国道

16号では相模原駅入口交差点から相模原警察署交差点までの0.8kmがこれに該当している。

相武国道事務所では、この0.8kmの区間（以下、モデル地区）について、平成20年度に自転車道の整備に着手し、平成21年度には整備が完了している。

その後、市・警察・商店会・自治会等で構成される「国道16号相模原駅周辺自転車道に関わる懇談会」においてモデル地区の前後区間の整備方針などが議論され、北側約0.6km（清新地区）、南側約1.2km（富士見地区）についても同様に自転車道を整備することとなった。

これを受け、平成25年度・26年度にそれぞれ清新地区・富士見地区の整備に着手し、平成27年1月に清新地区が完成、同8月には富士見地区の一部約0.4kmが完成しており、平成28年6月現在、清新交差点から中央中学校入口交差点までの約1.8kmの区間で自転車道が利用できる状況となっている。（図-1）

### (2) 自転車道の概要

相模原駅周辺の国道16号は、もともと片側2車線の車道の他に側道を有する区間であり、自転車道はこの既存道路空間を再配分して整備されている。幅は3mと広く、上下線ともに双方向に通行することが可能である。

（図-2）

自転車道を整備することで、自転車と歩行者の導線を分け、両者による事故の低減を図るとともに、車道側に自転車道を設置することで、自動車・自転車双方の視認性が向上し、市道や施設に出入りする自動車と自転車の

出会い頭の事故の低減が期待できる。

(2) 安全対策

モデル地区が整備された当初の自転車道では、走行位置が明示されておらず、自転車同士の事故が起きる懸念

があった。また、交差点部や車両出入部には自転車の速度低減や自動車の誤進入防止のためのボラード（車止め）が設置されているが、このボラードの色が暗いため、夜間や雨天時の視認性に問題があった。

そこで、清新地区・富士見地区の自転車道整備では、

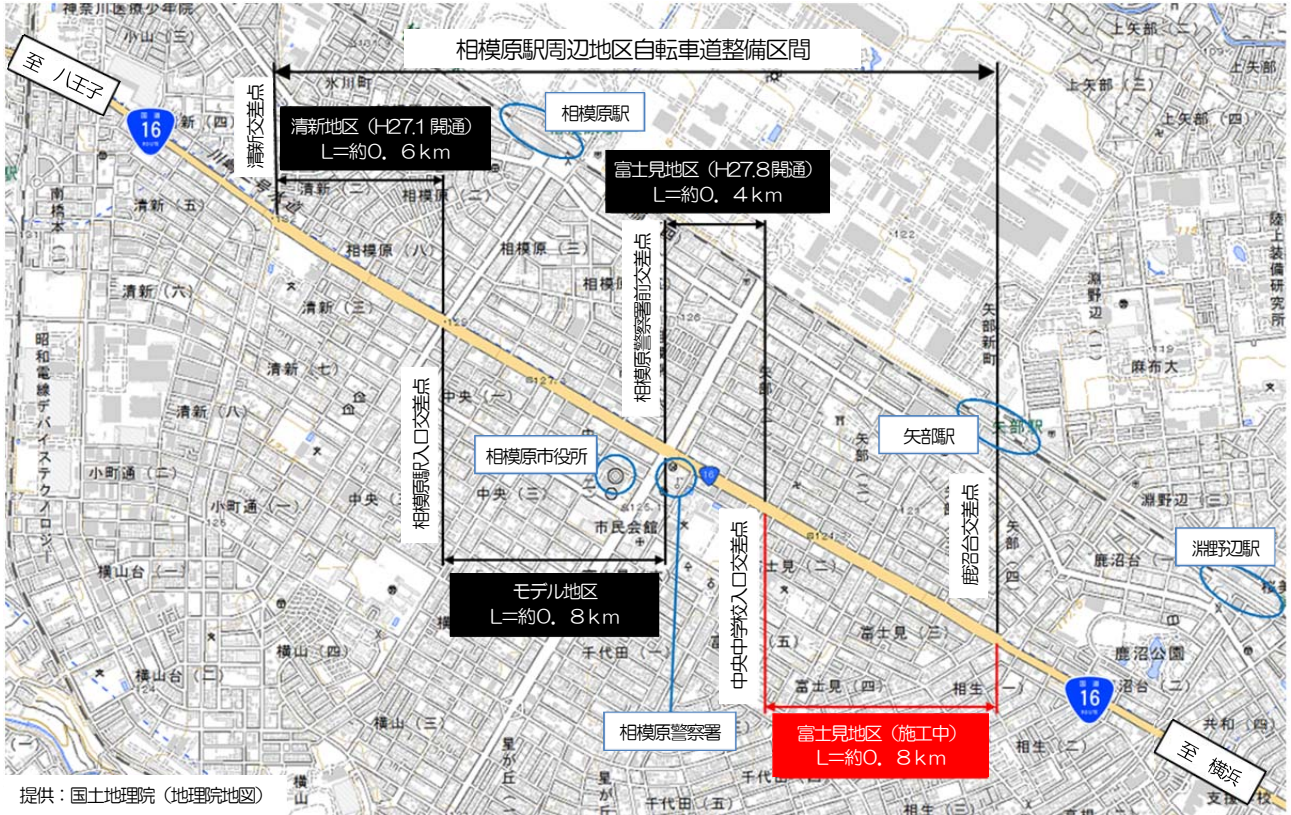


図-1 相模原駅周辺自転車道整備状況 (平成28年6月現在)

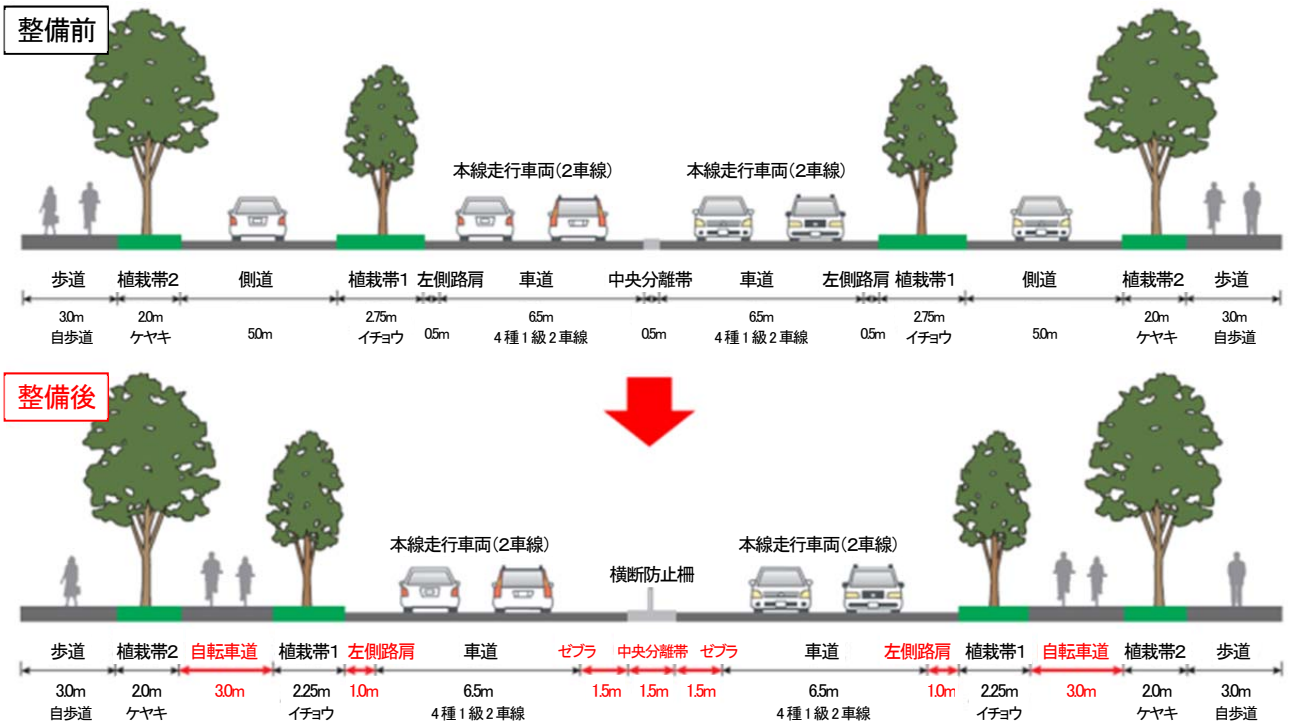


図-2 断面図



区画線により走行位置を明示すると共に、ポラードの色を明るくする改良を行っている。また、両地区の整備に伴いモデル地区においても同様の改良を行い、さらなる安全性向上を図っている。（図-3）。



図-3 安全対策

### 3. 自転車道の整備効果

#### (1) 交通状況

自転車道整備後の自転車と歩行者の分離状況を調べるため、自転車の交通量調査を行った。調査日は清新地区開通の約1年後となる平成28年1月28日（木）、箇所はモデル地区と清新地区の2断面、時間は7時～19時の12時間である。（表-1、図-4）

この調査では、モデル地区では約89%、清新地区では約95%の自転車が自転車道を通行していた。この結果から、両地区とも歩行者と自転車が概ね分離されていることがわかる。

表-1 交通量調査結果（台）

	モデル地区	清新地区
歩道	353	125
自転車道	3112	2584
車道	40	14

#### モデル地区

#### 清新地区

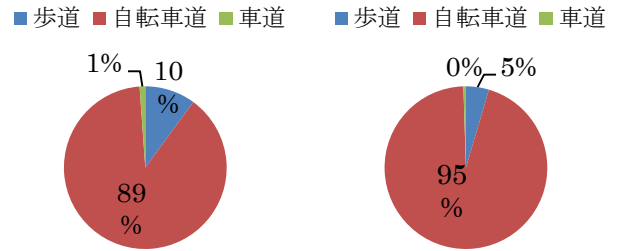


図-4 自転車交通状況

#### (2) 事故件数

自転車道整備による自転車利用者の安全性向上について確認するため、整備前後の自転車関連事故件数について比較した。整備前は平成18・19年、整備後は平成22年～27年のデータを用いた。（図-5）

この調査では、整備前は22.0件/年あった事故件数が、整備後には12.7件/年に減少していた。これは割合にして約42%の減少であり、自転車道の整備により自転車利用者の安全性が向上していることがわかる。

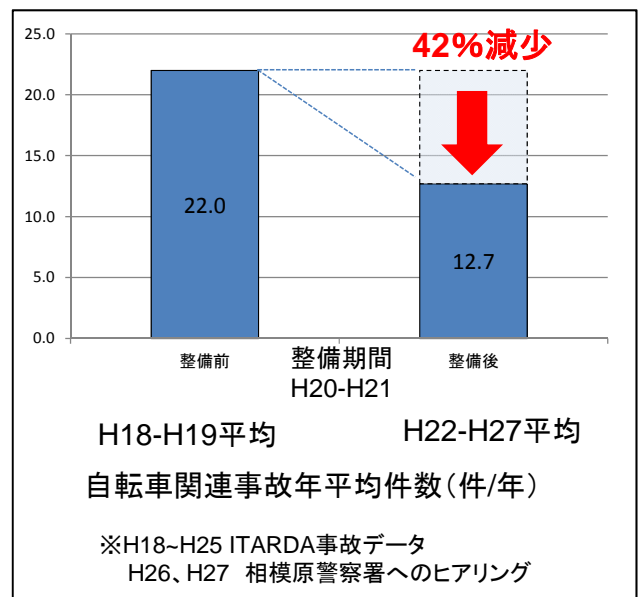


図-5 自転車関連事故件数

#### (3) アンケート調査

実際に国道16号を通行している自転車利用者及び歩行者に対し、自転車道の整備についてどう感じているか、アンケート調査を実施した。調査時期は清新地区開通の約1年後となる平成28年1月である。

まず、自転車利用者・歩行者別に自転車道の整備によって安全性が向上したと思うかどうか尋ねた。（図-6）この質問では、自転車利用者・歩行者共に約9割が「大いに向上した」「やや向上した」と回答している。

また、「大いに向上した」「やや向上した」と回答した方にその理由について尋ねると、半数以上が「歩行者と自転車の分離」を挙げている。（図-7）

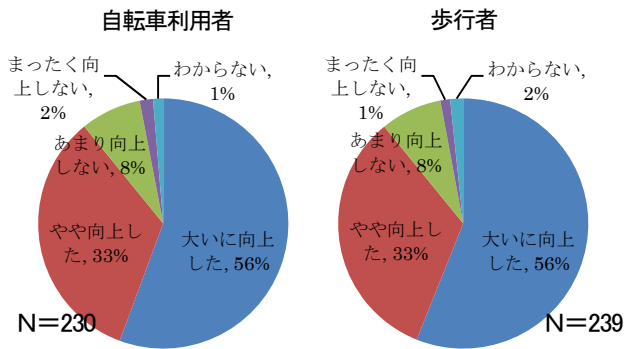


図-6 自転車道の整備により安全性が向上したと思うか

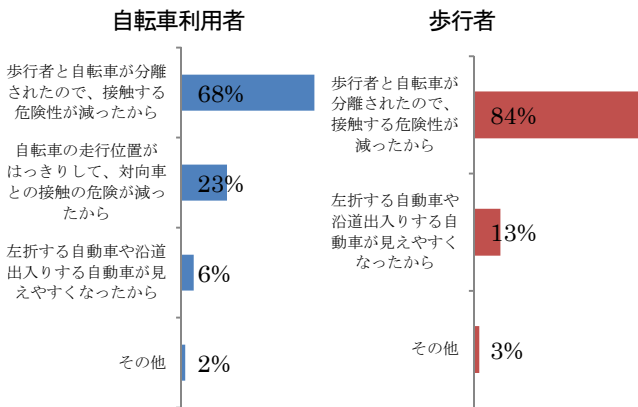


図-7 安全性が向上したと思う理由

これらの結果から、自転車利用者・歩行者の双方が自転車と歩行者の分離による安全性の向上を実感していることがわかる。

次に、2. (2) で述べた区画線及びボラードの改良によって安全性が向上したと思うか尋ねた。（図-8）

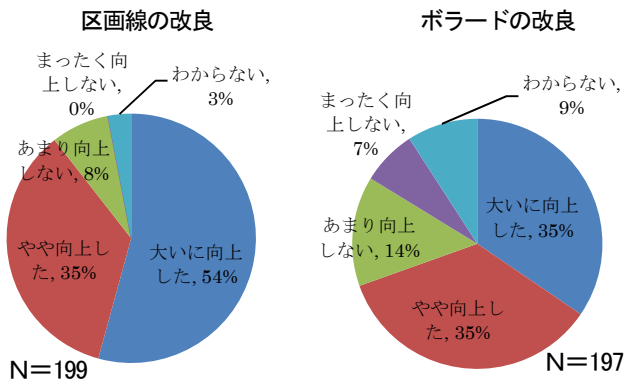


図-8 区画線及びボラードの改良により安全性が向上したと思うか

区画線の改良については、約9割が「大いに向上した」「やや向上した」と答えており、多くの利用者が走行位置を明示したことで安全性が向上したと感じていることがわかる。

一方、ボラードの改良については、約7割が「大いに向上した」「やや向上した」と答えているが、約2割が「あまり向上しない」「まったく向上しない」と回答しており、安全性の向上を感じていない利用者が比較的多いことがわかる。「あまり向上しない」「まったく向上しない」と答えた理由として多かったのは、「ボラードの間隔が狭く走りづらい」といった走行性に関するもので、自転車道端部におけるボラードの間隔について改善の余地があることがうかがえる。

#### 4. 今後の課題

本自転車道における課題として、交差点滞留部における問題がある。

自転車交通の多い時間帯には、交差点の隅切部において、信号待ちの自転車により交差道路の自転車や歩行者の進行が阻害される。（図-9、図-10）

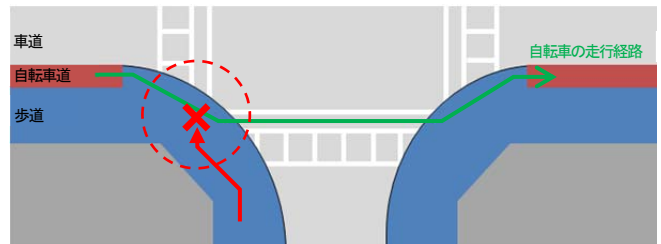


図-9 交差点部の自転車横断経路



図-10 交差点部の自転車滞留状況

これは、停止位置が曖昧であるために、交差道路の進路を塞ぐ形で停車する自転車が多いことが要因と思われる。従って、自転車の停止位置を明確にすることが対策として考えられる。例えば、路面標示による停止位置の明示などが挙げられる。（図-11）

この課題について、今後、具体的な対策を実施し、検証をしていく必要があるだろう。

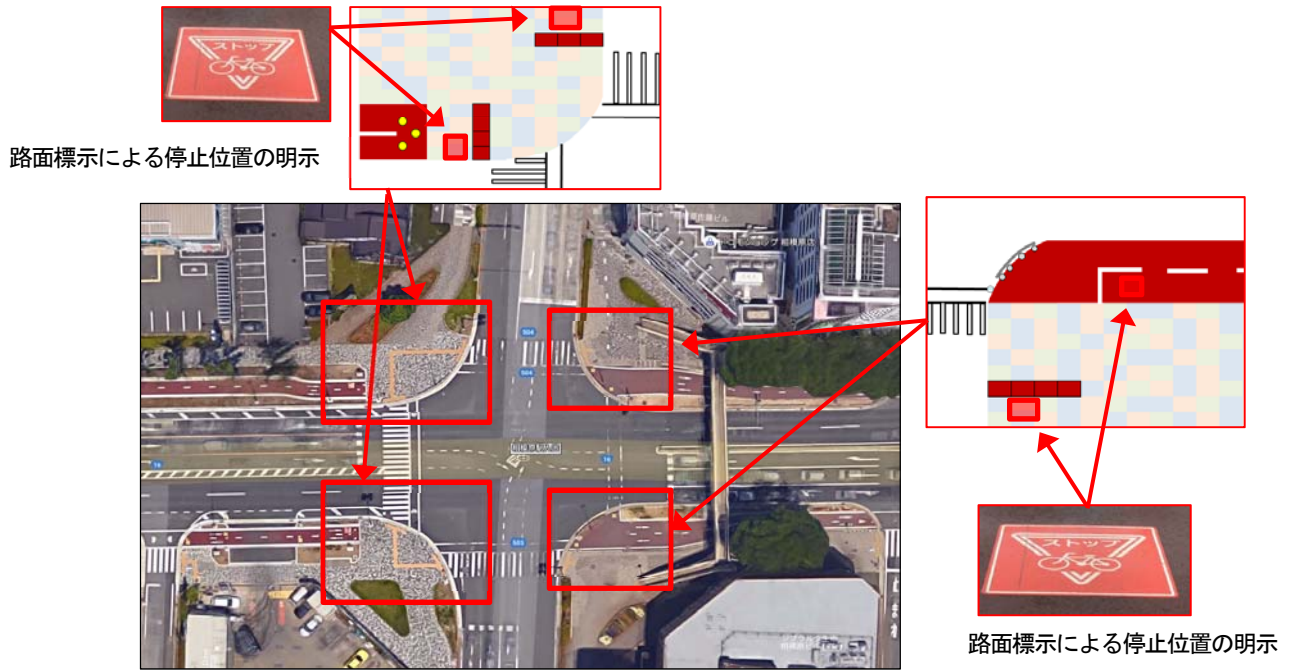


図-1 1 交差点滞留部における対策案

## 5. おわりに

本論文では、相模原駅周辺地区の自転車道が着実に整備され、安全性の向上が確認されるなど、一部完成した区間では既にその効果が発現しており、利用者の反応も概ね良いことについて述べた。

しかし、平成28年6月現在において、富士見地区の一部は未だ施工中の状況であり、残りの区間を速やかに整備しなければならない。

一方で、道路管理者としては、当地区のみならず、管内全体の安全性向上が求められるところである。しかし、当地区のように物理的に分離された自転車道を整備できる箇所は国道であっても少ない。今後は、例えば自転車レーンのように、限られた道路空間の中でも可能な整備形態について検討しながら、管内全体の自転車通行環境の整備を推進していかなければならない。