

日交研シリーズ A-581
平成 24 年度共同研究プロジェクト
二輪車のバス専用通行帯通行に関する研究
刊行：2013 年 10 月

二輪車のバス専用通行帯通行に関する研究
A Study of Traffic for Motorbikes in Bus Lanes

高田 邦道 日本大学名誉教授
Kunimichi Takada

要 旨

走行・駐車空間の占有率が小さく、省エネルギーで環境にやさしい二輪車が、高効率な乗り物として都市交通において活用されるためには、安全かつ快適な交通環境の確保が不可欠である。二輪車の安全性を保ちながらその有用性を十分に発揮するため、既存のインフラを活用しながら二輪車走行空間を確保することは、今日的課題として存在する。バス専用通行帯を二輪車が通行するためには、その安全性や道路空間の効率性に関する基礎的現象の解析を含めた検討を行う必要があり、本研究はこの点を議論することを目的としている。

現在のバス専用通行帯の運用は、基本的には路線バスのみとする警視庁タイプと、二輪車も通行可とする神奈川県警タイプとがある。全国的には、この2つのタイプが半々に存在している。本研究では、この2つのタイプのバス専用通行帯運用実態と交通現象を分析し、二輪車をどのような空間でどのように通行させることが、より安全に走行できるかを検討した。調査結果の主要な点は、次のとおりである。

- ① 地下鉄網の整備により、路線バスの運行本数が激減しており、バス専用通行帯の機能が劣化しているので、バス専用通行帯の継続の検討が必要である。
- ② 車種別走行速度は、自動二輪車が最も速く、36.7～38.0km/時で、路線バスの 19.9～21.6km/時の約2倍である。ちなみに、小型乗用車は、26.1～27.4km/時である。したがって、二輪車の効率走行が認められ、渋滞緩和にも貢献できていることをみることができる。バス専用通行帯も走行できればより効果は著しいものになるが、車線が狭小なこともあり、安全が高いという説明には至っていない。

この他の実態と現象の検討結果、諸外国でのバス専用通行帯の運用方法、国内の対応例を参考にしつつ、委員会で検討し、『二輪車をバス専用通行帯に走らせる条件整理』を行った。加えて、次のような提言を行ったが、いずれが好ましいかの判断にまでは至っていない。

- イ) 米・カリフォルニア州の HOV レーンでは、カープーリング車に加えて、二輪車が走れる権利（環境にやさしいという観点で走行可としており、走らなくてもよい）を持たせてあるが、それと同様の扱いを二輪車がどの通行帯でも走れるようにバス専用通行帯区間に適用する。
- ロ) バス専用通行帯を廃止し、自転車・二輪車通行帯とし、バス路線も通行可にする。

キーワード：交通管理、自動二輪車、バス専用通行帯

Keyword：Traffic Management, Motorbikes, Bus Lanes