

道路走行空間の有効利用 (バス通行帯のあり方)

二輪車のバス専用通行帯通行 に関する研究



日本大学名誉教授
高田 邦道



日本交通政策研究会平成24年度研究プロジェクト

二輪車のバス専用通行帯通行に関する研究 プロジェクトメンバー

主査：高田 邦道 日本大学名誉教授
メンバー：秋山 尚夫 交通運用研究所代表（元警視庁交通部理事官）
荒牧 英城 交通工学研究会顧問（元国土交通省九州建設局長）
稲垣 具志 成城大学助教
小早川 悟 日本大学教授
清水 建造 (株)アーバントラフィックエンジニアリング課長
関根 太郎 日本大学准教授
中村 文彦 横浜国立大学教授
福田 敦 日本大学教授
オブザーバー：太田 博喜 日本自動車工業会交通統括部副統括部長
長谷川 靖 スズキ株式会社東京支店渉外課係長
矢部由里子 本田技研工業株式会社渉外部主任

1. 研究の動機

・ 二輪車の都市交通における活用

- 1) 走行・駐車空間の占有率が車に比べ小さい
- 2) 省エネルギーで環境にやさしい

⇒わが国では都市交通手段としての認知がない

☞二輪車のバス専用通行帯通行の2タイプ

二輪車のバス専用通行帯通行の2タイプ

● 東京都

二輪車通行不可＜片側3車線道路＞

● 神奈川県

二輪車通行可 ＜片側2車線道路＞

神奈川県方式の全国統計

⇒路線数 54.9%

⇒路線距離 59.0%



2. 大都市の道路交通政策

● 大都市内の道路交通

- 1) 交通安全対策
- 2) 交通渋滞対策
- 3) 交通公害対策

⇒永遠のテーマ<車を持続的に活用するためには、車ほど人類が生み出した傑作はない。(欧米主要都市)>

⇒都市内の道路の拡大は不可能

→道路空間の有効利用

⇒公共交通機関（地下鉄・バス）の拡充

☛バス（路線バス）専用レーン or BRT

⇒二輪車・自転車の活用

3. バス専用通行帯



3. バス専用通行帯



4. 提案（その1・バス専用通行車線での二輪車走行を可能にする環境整理）

- 1) バス専用通行車線の適用基準の見直し、および東京方式か、神奈川方式かに統一。
- 2) バス専用通行車線通行の路線バスは、直線と左折のみの運行とし、乗り換え自由の運賃制度を導入する。
- 3) バス停留所をバスベイにする。
- 4) バス専用通行車線の幅員の拡幅。できない場合、バス走行中は、二輪車の追い抜きは禁止にする。
- 5) 場所によっては、交差点における左側通行右折のレーン整備と信号運用を採用する。＜大分・熊本に事例あり＞

左側レーンの右折（大分）



左側レーンの右折（大分）



左側レーンの右折（大分）



5. 提案（その2・バス専用通行帯導入時点より路線バス交通量は激減しているので、見直しが必要である。）

基準（専用：路線バス50本/時、優先：同30本/時）に準じての存続・廃止を決めるのも一考であるが、

- a. 地下鉄路線網の代替・補完計画、
- b. 高齢者対応の公共交通網、
- c. 二輪車との併存、
- d. バスの運行管理の改善—右折運行を無くしたバスルートの設定、乗り換え自由の運賃体系など—

等、運輸管理をも含めた総合的な改善が望まれる。

6. 提案（その3）

- ・米・カリフォルニア州・ワシントン州、およびカナダのHOVレーンでは、カープーリング車に加えて二輪車が、専用レーンとして走れる権利（環境にやさしいという観点で走行可—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『バス専用通行車線の二輪車走行』に適用する。

- ・バス専用通行車線を廃止し、自転車・二輪車通行帯とし、路線バスも通行可にする。

7. 問題提起

道路走行空間の有効利用

混在→分離（車道<レーン>・歩道）→シェア

- ・時間帯
- ・共存（優先・非優先）

- ・歩行系（車イス・電動車イス・セグウェイなど）
- ・軽車両系（自転車・原動機付自転車）
- ・車両系（バス・トラック・乗用車・軽自動車
 - ・二輪車・超小型車）

道路空間の有効利用

公益社団法人日本交通政策研究会シンポジウム
道路走行空間の有効利用
（バス通行帯のあり方）

二輪車のバス専用通行帯通行
に関する研究

完

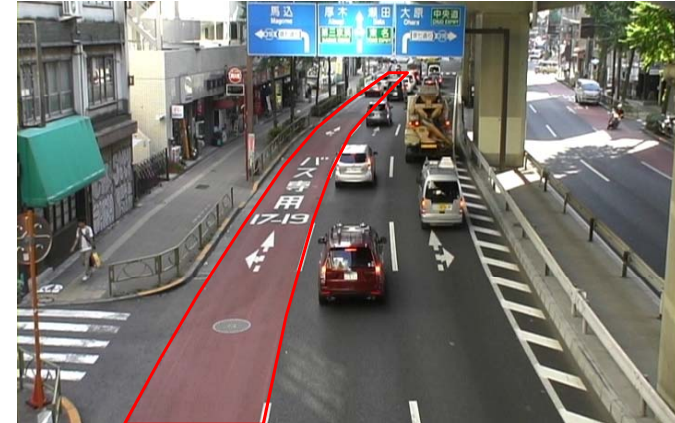
2013.11.6

バス専用通行帯における通行状況実態調査


 日本大学理工学部
 准教授 関根 太郎

2013.11.06 公益社団法人日本交通政策研究会 シンポジウム

バス専用通行帯



2013.11.06 公益社団法人日本交通政策研究会 シンポジウム

バス専用通行帯の二輪走行可能補助標識

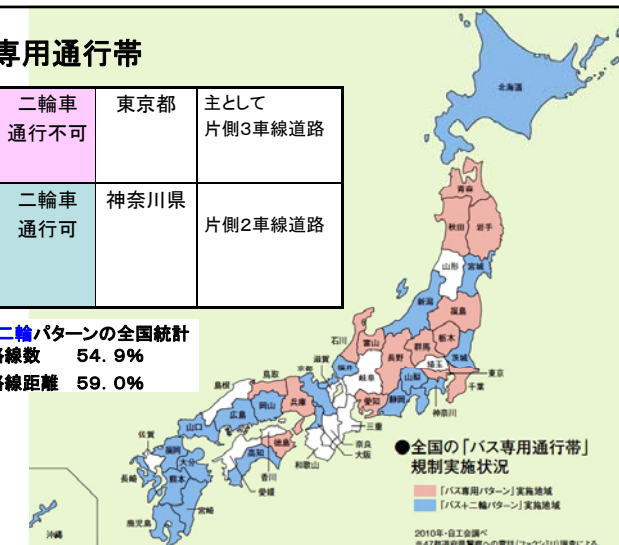


2013.11.06 公益社団法人日本交通政策研究会 シンポジウム

バス専用通行帯

	二輪車 通行不可	東京都	主として 片側3車線道路
	二輪車 通行可	神奈川県	片側2車線道路

バス+二輪パターンの全国統計
 ⇒路線数 54.9%
 ⇒路線距離 59.0%



交通現象 調査箇所

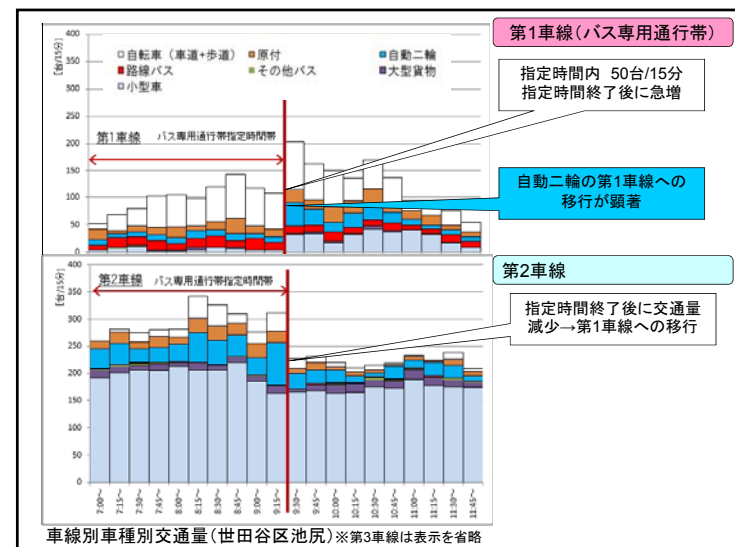
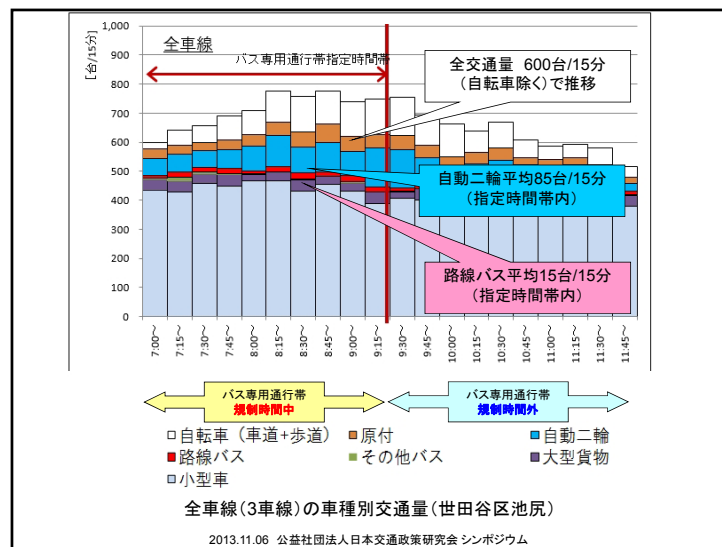
バス専用通行帯における二輪車の通行	二輪車交通量	バスの交通量	調査対象箇所	片側車線数	調査日
×	多い	多い	東京都世田谷区池尻 国道246号	3	H24年9月13日(木)
	多い	少ない	東京都世田谷区上馬 国道246号	3	H24年9月13日(木)
○	多い	多い	東京都中野区中央 青梅街道	2	H24年9月13日(木)
	多い	少ない	神奈川県神奈川区鶴屋町	2	H24年9月14日(金)
			神奈川県見区下末吉	2	H24年9月14日(金)

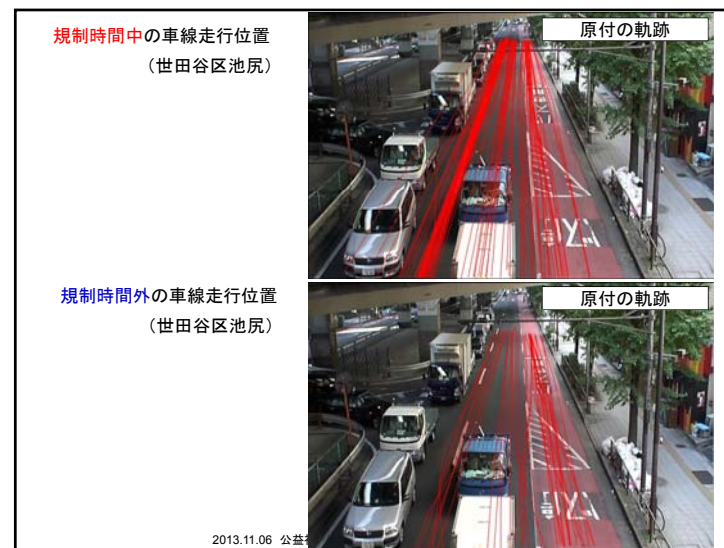
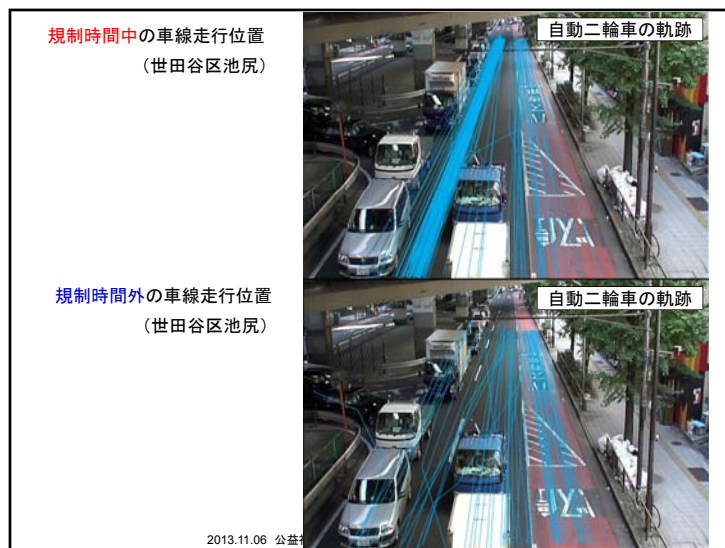
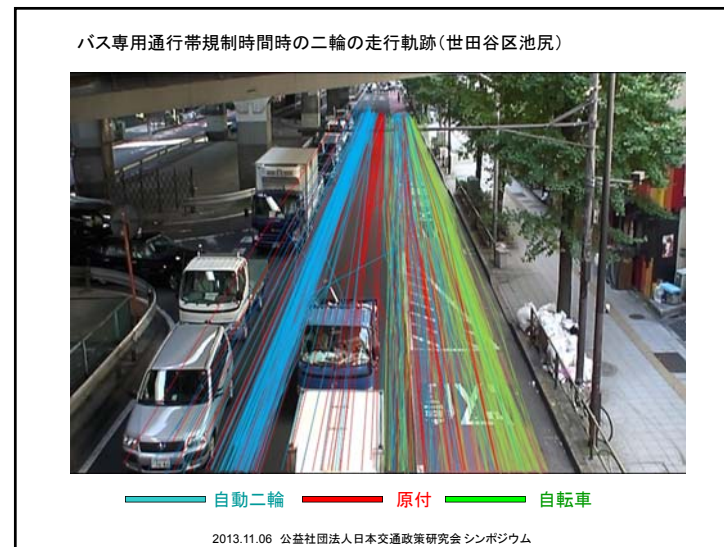
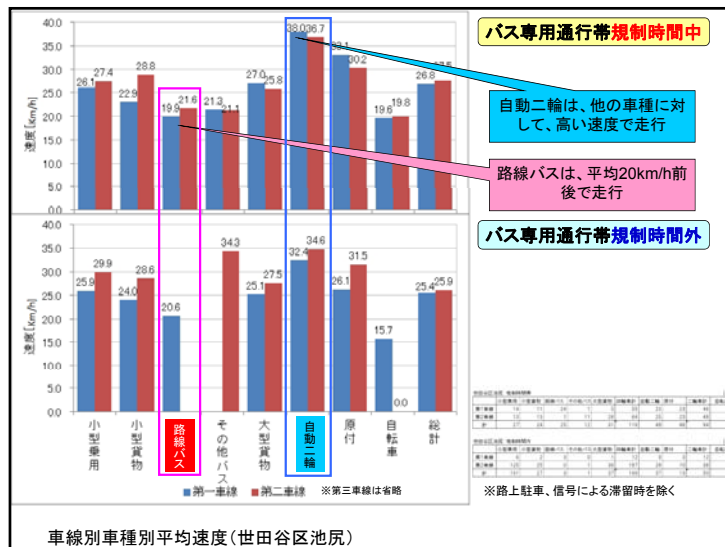
※調査箇所は、H17年 道路交通センサスの交通量を基に選定

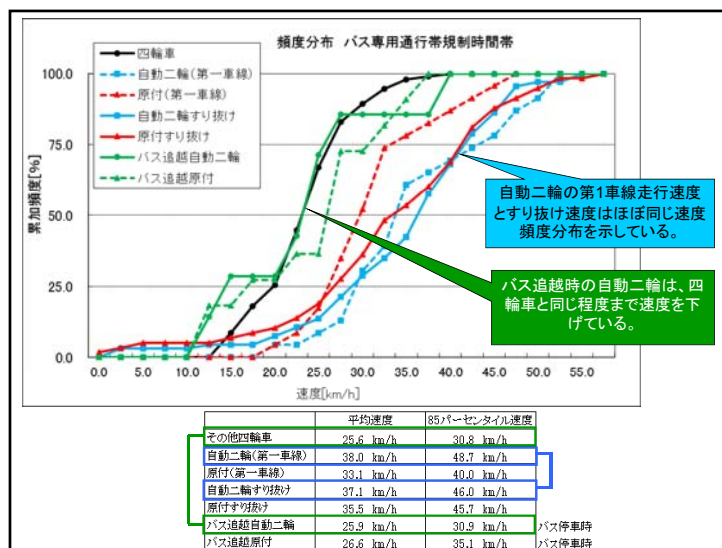
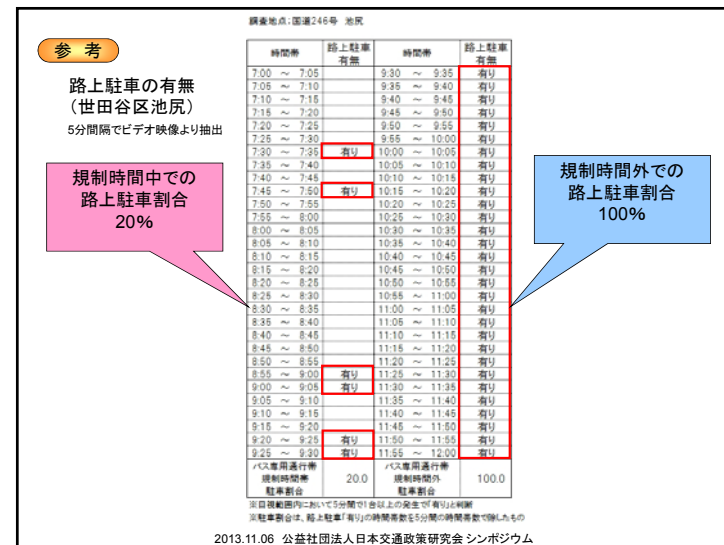
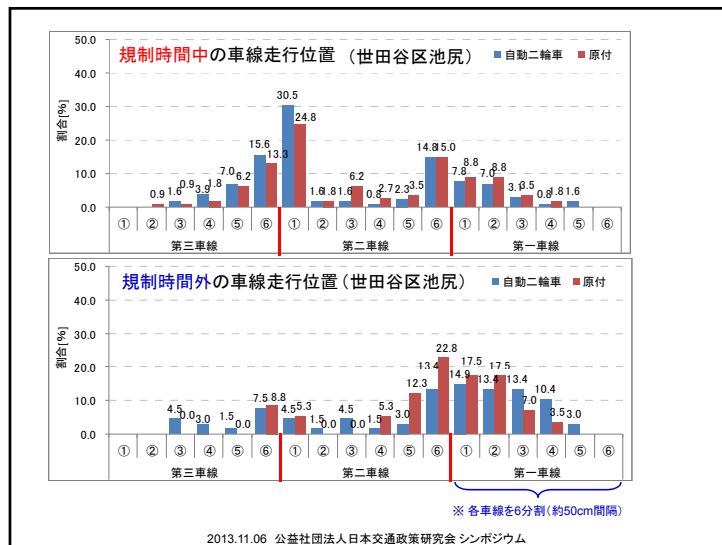
2013.11.06 公益社団法人日本交通政策研究会 シンポジウム



2013.11.06 公益社団法人日本交通政策研究会 シンポジウム







調査結果(1)

- バス専用通行帯が実施されている区間の路線バスの運行本数が極端に減少している。
＜専用 50本/時、優先 30本/時＞
- 二輪車の走行速度は、他の車種よりの倍。
- バスがバス停で停車すると、二輪車は追い抜きのため、第2車線へ車線変更する。
- 車線の専用が指定されると、専用レーン以外を走行できない。したがって、バスがバス停で停車すると、現行の幅員ではレーン追い抜きが不可能。

2013.11.06 公益社団法人日本交通政策研究会 シンポジウム

調査結果(2)

- ・ バス専用通行車線とそれ以外の車線の走行実態を比較すると、交通量では2:3、および指定時間外後で第一車線(バス専用通行帯)の交通量、特に自動二輪車が急増しており、バス専用通行帯の利用は比較的遵守されている。
- ・ バス停付近の交通現象は、バスが停車しているか否かで大きく異なる。
- ・ 路側駐車、特に貨物の積みおろしのための駐車が、バス専用通行帯の走行の妨げになっているケースが多い。

2013.11.06 公益社団法人日本交通政策研究会 シンポジウム

調査結果(3)

- ・ 自転車は、歩道より第一車線の走行割合が高く、歩道との出入も多い。
- ・ バス交通量が多い路線では、指定時間後に第一車線を利用する二輪車が多くなるが、バス交通量が少ない路線では、指定時間の内外で二輪車交通量に大きな変化はない。
(池尻以外の観測結果との比較)

2013.11.06 公益社団法人日本交通政策研究会 シンポジウム

日本交通政策研究会研究プロジェクト

日交研シリーズA-581 二輪車のバス専用通行帯通行に関する研究

プロジェクトメンバー

主 査: 高田 邦道

日本大学名誉教授

メンバー: 秋山 尚夫

交通運用研究所代表(元 警視庁交通部理事官)

荒牧 英城

交通工学研究会顧問(元 国土交通省九州建設局長)

稲垣 具志

成城大学助教

小早川 悟

日本大学教授

清水 建造

㈱アーバントラフィックエンジニアリング課長

関根 太郎

日本大学准教授

中村 文彦

横浜国立大学教授

福田 敦

日本大学教授

オブザーバー: 太田 博喜

日本自動車工業会交通統括部副統括部長

長谷川 靖

スズキ株式会社東京支店渉外課係長

矢部由里子

本田技研工業株式会社渉外部主任

(メンバー・所属は、2013年3月末現在)

2013.11.06 公益社団法人日本交通政策研究会 シンポジウム

世界のバス専用通行帯の運用状況

横浜国立大学大学院
都市イノベーション研究院
研究院長・教授 中村文彦

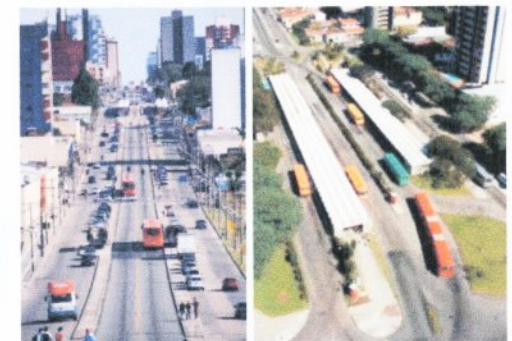
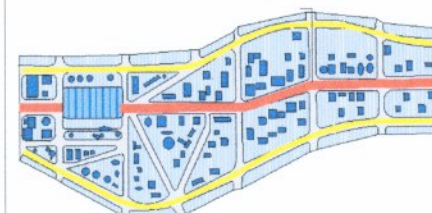
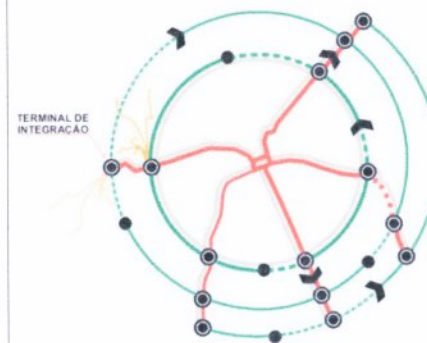
バスレーンと二輪車等 (いくつかの都市での運用例)

国	都市	二輪車		タクシー	
		オートバイ	自転車	実車	空車
イギリス	ロンドン	○	○		
アメリカ	ニューヨーク	×	×	×	×
フランス	パリ		○(幅員4.5m以上のみ)		
ドイツ	ミュンスター	×	○	×	×
ニュージーランド	オークランド	○	○	○	○
オーストラリア	アデレード	○	○	○	○
フィンランド	ヘルシンキ	×	×	○	○

分類

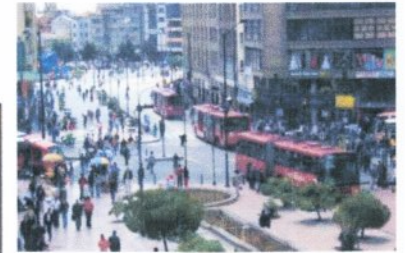
- バス専用道路
 - 幹線的: busway, transitway (USA and Canada)
 - 専用軌道(guideway → Guided-bus, Guided BRT)
 - 多くのBRTは幹線的専用道路を走行している。
 - 都心地区内: bus-mall, transit-mall, bus street
 - 住宅地区内: bus-link
- 幹線道路(専用道路も)のバス専用通行帯
 - バスレーン
 - HOV (High Occupancy Vehicle: 多人数乗車車両)レーン
- 都市内街路
 - バスレーン

Curitiba, Brazil





TransMilenio Bogota, Colombia

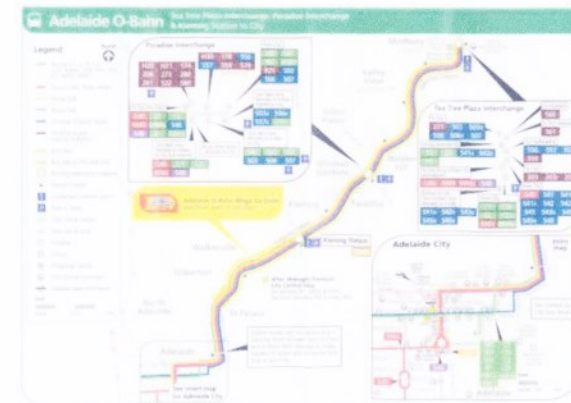


TransJakarta Jakarta (Indonesia)



Guided-BRT

Adelaide (Australia)



ロンドン(英国)のバス&バスレーン



Bus and cycle signs and road markings

No vehicles designed to carry more than 8 passengers (excluding driver) or local buses

With flow bus lane ahead that can also be used by pedal cycles and taxis. Hours of operation may be shown

With flow bus and pedal cycle lane sign showing hours of operation

Bus lane on road at junction ahead

End of bus lane

Contra flow bus lane the upward arrow indicates the number of traffic lanes available

Contra flow bus and pedal cycle lane on road at junction ahead

Reminder to pedestrians to look out for buses or buses and pedal cycles approaching from the right

Reminder to pedestrians to look out for buses or buses and pedal cycles approaching from the right

Parking place for buses only, during times shown (with time limit)

Parking place for buses only, during times shown (with time limit)

Stopping place for buses

Place where local buses may stand from which all other vehicles are prohibited during the times shown

Stopping by vehicles other than local buses prohibited during the times shown

Stopping place for tourist buses to allow passengers to take photographs

Edge of carriageway

Edge of carriageway

Bus stop in a lay-by

Entrance to a bus station, depot or garage

Except buses

Except cycles

Except buses and cycles

Except local buses

Except buses, taxis and cycles

Mandatory with flow pedal cycle lane ahead. Other vehicles must not use the part of the carriageway of a road, except to pick up or set down passengers. Hours of operation may be shown

Mandatory contra flow pedal cycle lane the upward arrow indicates the number of traffic lanes available

Contra flow pedal cycle lane in a one-way street (other than a mandatory contra flow cycle lane). This may be marked by a broken line on the carriageway or there may be no line at all

Road markings for a mandatory pedal cycle lane

Road markings for an advisory pedal cycle lane. Other vehicles should not use this part of the carriageway unless it is unavoidable

Pedal cycle lane on road at junction ahead or 'bypass lane'. This is marked by a broken line on the carriageway or there may be no line at all

Reminder to pedestrians to look out for pedal cycles approaching from the right

End of cycle lane, track or route

Shared route for pedal cycles and pedestrians only

Separated track and path for pedal cycles and pedestrians

Route for pedal cycles only

Fiding of pedal cycles prohibited

Road marking separating cyclists and pedestrians on a shared route (may be a raised line up to 20mm high)

Parking place for pedal cycles

No through road except for pedal cycles

Pedal cyclists to dismount at end of, or break in, a cycle lane, track or route

Advanced stop line for pedal cycles at traffic signals. When the signals are red, drivers of other vehicles must wait behind the first stop line. If the signals change to red when a vehicle is crossing the first line, the driver must stop at the second line. Drivers should allow time and space for cyclists to move off when the signals change to green

Child cycle tests

Child cycle training

Cycles crossing

Cycle event

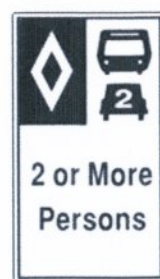
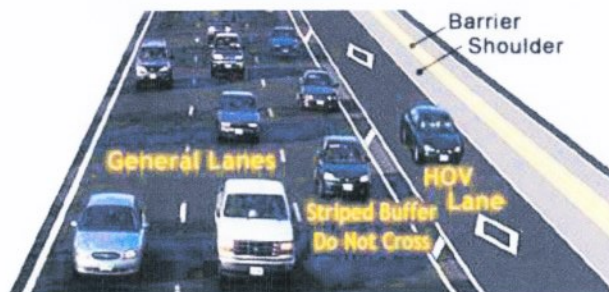
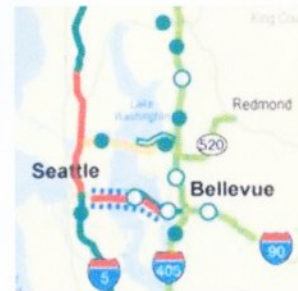
カルガリーのバスピット



ソウルのBRTのバスレーン
当初は停車時間長く渋滞→解消へ



シアトルのHOVレーン(上)とトロントのHOVレーン(下)



HOVレーン(高速道路中央車線)
(米国ノースバージニアのシャーレーハイウェイ)



こんなに便利、こんなに貢献。

8月19日はバイクの日
ヒトとバイクの
未来を考える

THINK
BIKE

二輪車の価値を 見直してみませんか

— より快適な交通社会をめざして —



一般社団法人 日本自動車工業会

こんなにすごい! 二輪車が生み出す“仕事力”。

二輪車の持つ機動力、業務効率、移動時間の正確性などには目を見張るものがあります。小回りが利き渋滞の影響も少なく、また、経済性も高いため、近年多くの企業が二輪車の“仕事力”に注目し、日常の業務に活用しています。なかでも新聞配達や宅配業務、あるいは書類を迅速に届けるメッセンジャー業務に二輪車は不可欠。日本の交通事情、とくに都市部の交通事情にぴったり。まさに混合交通の中で最適の乗り物なのです。

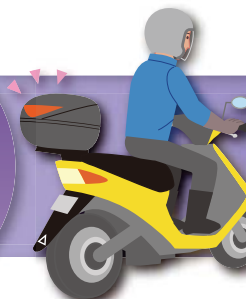


主に宅配業務に活躍する「食品デリバリー」



原付二種のスクーターが大きな仕事力を発揮する「バイク便」

二輪車の “仕事力” と “機動力”



平常時でも緊急時でも 二輪車は働き者

いざというときにも頼もしい 二輪車の“機動力”。

阪神大震災や中越地震、東日本大震災などの大きな災害では、道路は寸断され、大渋滞が発生。そのようなとき小回りが利いて狭い場所にも入っていける二輪車は、被災者の緊急避難の足として役立ったばかりでなく、その後の救援活動や被災地支援のボランティアにも活用され復興の支えとなりました。いざというときの避難にも、被災者の支援・救援活動にも役立つ二輪車の頼もしい機動力に、いま注目が集まっています。



写真提供：宮城レスキューサポートバイク



消防バイク[京都市消防局 機動二輪車(愛称:KYOTO REDWING)]

一般社団法人 日本自動車工業会

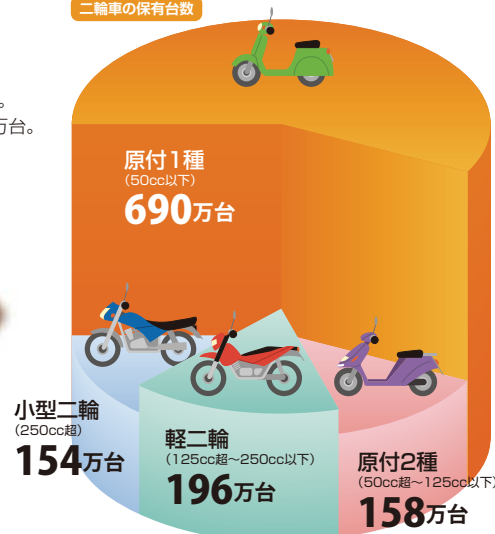
〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30 日本自動車会館 URL <http://www.jama.or.jp/>

2013.8

原付1種と原付2種だけで 7割以上。

二輪車の保有台数は、日本全国で総計約1,200万台。
そのうち原付1種が約690万台、原付2種が約158万台。
両方で全体の7割以上を占めています。

二輪車の保有台数



※原付1種、原付2種は、2012年4月1日現在の課税対象台数(総務省調べ)
※軽二輪、小型二輪は、2012年3月末現在(国土交通省調べ)

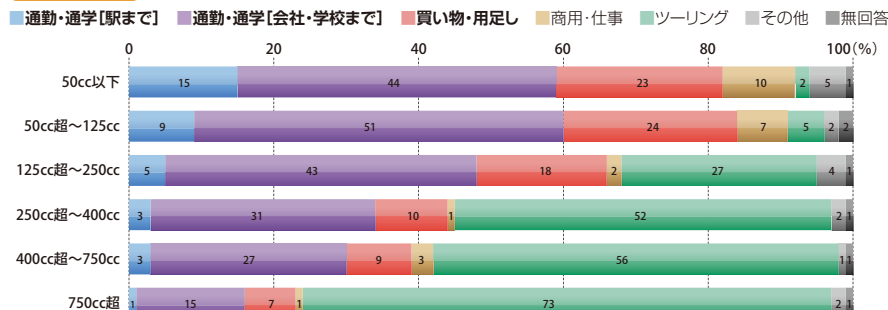
二輪車は
生活に
密着した
乗り物

現在1,200万台
市民の足として活用

主な目的は、
通勤・通学、
買い物など。

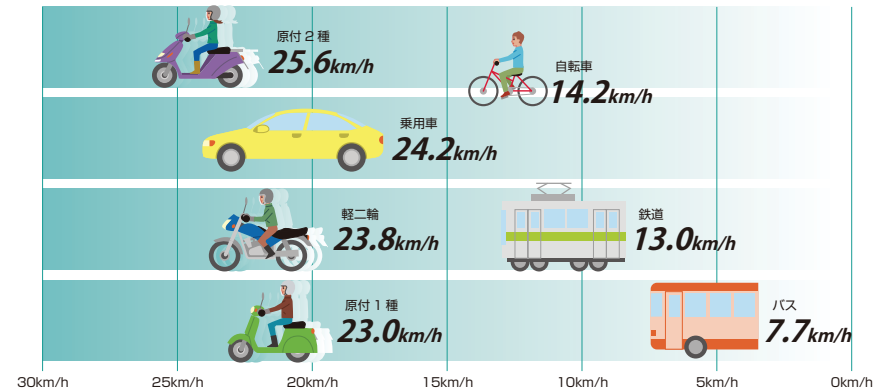
二輪車の使用目的は、排気量によって違いが明らかです。
排気量の少ない原付1種と原付2種は、通勤・通学、買い物など日常生活に活用され、
排気量の大きなものほど趣味の領域で使用されています。
二輪車の大多数は市民の実用的な移動手段として普及しているといえます。

二輪車の使用用途



※「2011年度二輪車市場動向調査」日本自動車工業会

実測データ 移動手段別旅行速度調査の結果 渋滞ルート



【渋滞ルート】

朝、昼、夕方それぞれの時間帯で、上下線の平均旅行速度が20km/h未満の区間。東京・三原橋交差点～上野駅前交差点(3.4km)で実施。

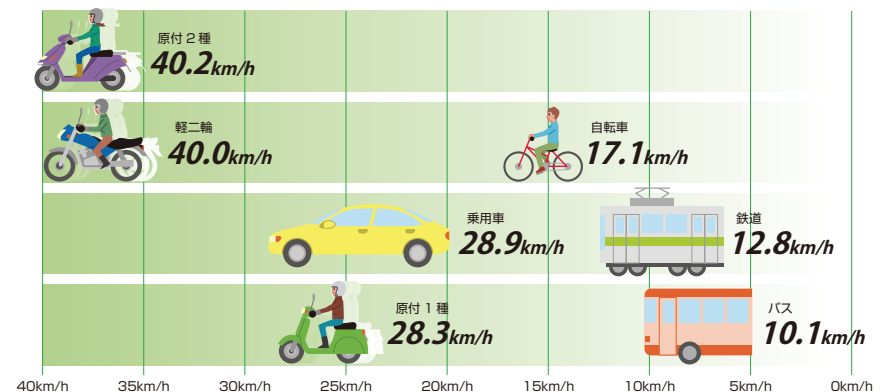
二輪車は
都市部ほど
効率的



市街地で活躍
二輪車は迅速な移動手段

二輪車(原付1種、原付2種、軽二輪)、乗用車、自転車、鉄道、バス、
それぞれの旅行速度を実測調査して比較したところ、二輪車が
最も早いという結果に。とくに原付2種と軽二輪は同等に早く、
市街地の中ではもっとも迅速な交通手段といえるでしょう。

実測データ 移動手段別旅行速度調査の結果 非渋滞ルート



【非渋滞ルート】

朝、昼、夕方それぞれの時間帯で、上下線の平均旅行速度が25km/h以上の区間。東京等々力不動前交差点～武蔵新田駅前交差点(6.74km)で実施。

※この数値は、朝、昼、夕方それぞれの時間帯で計測した結果のうち、最も早いものに平均旅行速度が最も速かったものを採用しています。

二輪車の利用促進で交通渋滞が緩和。

車体がコンパクトな二輪車は占有スペースが小さいため、利用を促進することで交通が円滑になり、渋滞が緩和されることも期待できます。



自動車1台分のスペースに、二輪車が3台も！

※「21世紀の交通社会における二輪車の役割に関する研究」1999年3月 日本自動車工業会

二輪車は
環境負荷も
軽減



渋滞緩和に一役
二輪車の大きな効用

シミュレーション

渋滞時、
二輪車の割合を
高めるとどうなるか。

※交通量のピーク時に全体の交通量に占める二輪車の割合を高めるシミュレーション。

東京都内の渋滞している幹線道路。二輪車の混合率を高めていくと、交通の流れが円滑化され、全体の平均旅行速度が上昇するシミュレーション結果が得られました。



1)「交通工学ハンドブック」等の資料から道路容量に関する二輪車の乗用車換算率を0.33として計算。
2)「警視庁交通年報 平成17年版」から各路線の時間別平均旅行速度を、「平成17年度 道路交通センサス」から各路線の時間別交通量を、それぞれ抽出。

ユーザーは、 燃費と維持費を重視して利用。

二輪車を買換えるユーザーは、再購入の主な理由として「燃費の良さ」「維持費の安さ」を挙げています。

これらは環境への優しさ、優れた経済性を意味します。エコロジーとエコノミー。二つのエゴが二輪車の大きな魅力だといえるでしょう。

燃費の良さ

維持費の安さ

自転車よりも楽だと考えた

二輪は操る楽しさがある

趣味として楽しみたい

仕事の関係で必要になった

交通の便の悪さを解消したくて

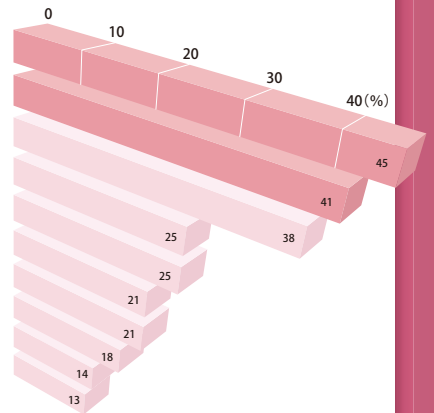
他の交通機関を利用するより安い

一人で移動できる機会が増えた

四輪車の場合駐車場を探すのが面倒



ユーザーが二輪車を再購入する理由



※二輪車(新車)を再購入したユーザーに購入理由を聞いた結果。「2011年度二輪車市場動向調査」日本自動車工業会

二輪車は

財布にも
やさしい

燃費 維持費
二輪車は経済性が魅力

原付1種と原付2種が より経済的。

二輪車の車両購入を含めた運行費用を試算すると、1km走行あたり原付1種は14円、原付2種は17円になります。二輪車はこうした経済性の良さに優れています。

二輪車を 5年間使用した場合の 費用	原付1種	原付2種	軽二輪	小型二輪
5年間の費用総計	339,330円	432,330円	715,960円	1,287,160円
1km当たり運行費	1km 14円	1km 17円	1km 29円	1km 51円



二人で移動すれば
さらに経済的！

※費用総計：車両価格、税金、自賠責、ガソリン代等を含む。メンテナンス費用、車検費用、保管費は含まず。※新車購入後5年間で総走行距離25000kmに設定。ガソリン価格1リットル147円で計算。

より安全な交通環境のために



8月19日は、バスの日
ヒトとバイクの
未来を考える
**THINK
BIKE**

提言

「バス専用通行帯」実施区間における 二輪車通行のあり方

二輪車は環境負荷が小さいエコロジーな乗り物です。
そうした二輪車の有用性を交通社会に十分に活かすためにも、
より安全で円滑な二輪車の走行空間を確保することが望まれます。

一般社団法人 日本自動車工業会

バス専用通行帯の現状

「バス専用通行帯」とは、公共交通のサービス向上を図るため、朝夕のラッシュ時など、路線バスが円滑に運行できるよう、専用の通行帯を指定する交通規制です。
全国各地の都市部で実施されています。

自動二輪車の通行に関するルール

2つのパターンがある

バス専用パターン

自動二輪車（排気量50cc超）は、「バス専用通行帯」を走行することはできません。四輪車と同じように「バス専用通行帯」以外の通行帯を走行しなければなりません。

バス＋二輪パターン

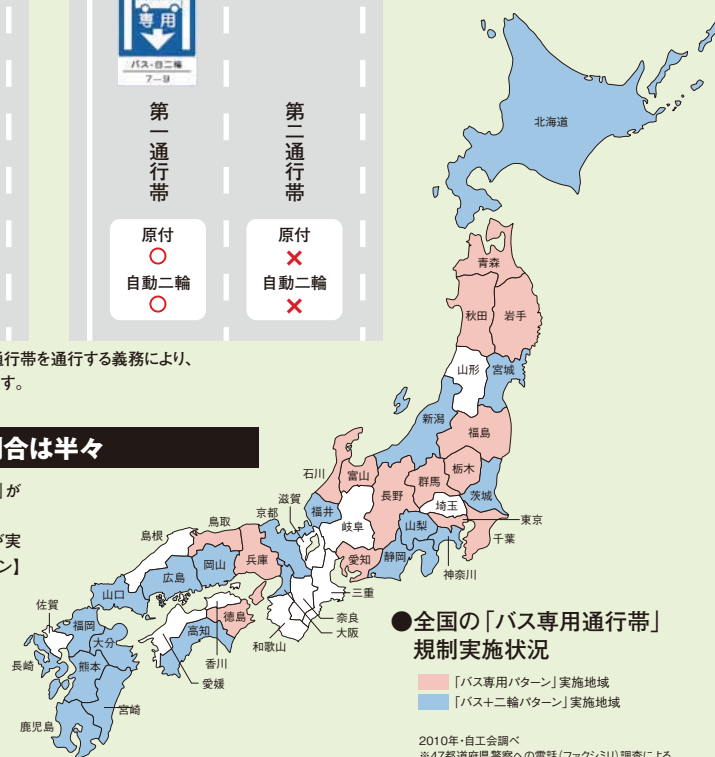
「バス専用通行帯」の標識に、補助標識で「二輪」または「自二輪」と追加指定されているケースがあります。この場合、自動二輪車は「バス専用通行帯」を走行しなければなりません。



原付（排気量50cc以下）は、最左端の通行帯を通行する義務により、「バス専用通行帯」を走行することになります。

2つのパターンの実施割合は半々

全国36の都道府県で「バス専用通行帯」が実施されています。
このうち15の都県で【バス専用パターン】が実施され、21の道府県で【バス＋二輪パターン】が実施されていることがわかりました。



「あの道ではバス専用通行帯を走れるのに、この道では走れない」
「クルマの脇をすり抜けるより、
バス専用通行帯を走ったほうが安心なのに……」

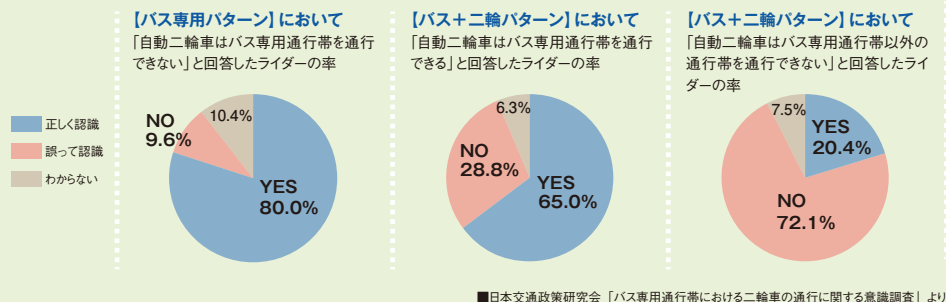
など、自動二輪車のライダーは
「バス専用通行帯」のあり方に困惑しています。



「バス専用通行帯」でライダーは……

標識・ルールを誤認識しがち

日本交通政策研究会が2012年度に実施した「バス専用通行帯における二輪車の通行に関する意識調査」によると、ライダーに正しい交通知識が浸透しているとはいえない状況です。



二輪車のメリットを活かして走行したい

「自動二輪車は車両特性やその交通量などから、「バス専用パターン」を走行させても、「バス+二輪パターン」を走行させても、交通規制の効果に大きな影響をおよぼすことはありません。現実にも両方の規制パターンが成り立っているのもそのためです。しかし、現状のルールだと自動二輪車はどちらか一方に限った通行帯しか走行できません。このため交通状況によっては、円滑に流れている通行帯を利用できず、無理なすり抜け運転を誘発することにもつながっています。



「バス専用通行帯」を走行したほうが
安心して移動できるのに……。



クルマの流れに乗ったほうが
円滑に移動できるのに……。

「バス専用通行帯」区間の交通現象を解析

公益社団法人日本交通政策研究会（プロジェクトリーダー＝高田邦道日本大学名誉教授）は、2012年度に「二輪車のバス専用通行帯通行に関する研究」を実施しました。そのプロジェクトレポートのなかから、主な調査結果と提案を紹介します。

《プロジェクトで実施された調査》

●バス専用通行帯における二輪車の走行実態調査*

「バス専用通行帯」実施区間について、二輪車の走行実態を把握するため、【バス専用パターン】（東京都内3区間）と、【バス+二輪パターン】（神奈川県内2区間）の比較調査を実施した。

調査は、「バス専用通行帯」の規制時間内および規制時間外の交通状況をビデオで撮影し、解析を行ったもの。車両の交通量、走行速度、走行軌跡等について分析し、規制実施の有無と、バス、四輪車、自動二輪車、原付、自転車の走行実態の関連についてさまざまな知見を得た。

●バス専用通行帯における二輪車の通行に関する意識調査*

「バス専用通行帯」実施区間における二輪車の通行方法について、二輪車ユーザーの理解度を把握するアンケート調査を行った。対象は東京都と神奈川県に居住する二輪車ユーザー437人。

●諸外国のバスレーン運用方法などの調査

海外文献および研究メンバーの視察による事例。

*調査の実施主体は一般社団法人交通工学研究会による。

《主な調査結果（調査研究レポートより抜粋）》

■「バス専用パターン」（東京都）に関する点――

①「バス専用通行帯」の運用時間帯での二輪車の走行位置は、混雑時はレーンマーク（車線の区画線）を中心としたエリア、非混雑時はレーンマーク内である。ある意味、**自然発生的に二輪車は安全な走行位置を確保しているといえる。**

②「バス専用通行帯」の交通量（原付・自転車を含む）は、他のレーンの30～70%で、交通量だけみると規制効果が表れている。規制時間以降では、第1車線（バス専用通行帯）の自動二輪車の交通量が急増している。このことは、**自動二輪車の多くは、最外側車線の走行を希望していることを示すものである。**

③車線別走行速度は自動二輪車が最も速く、36.7～38.0km/hで、路線バスの19.9～21.6km/hの約2倍。小型乗用車は26.1～27.4km/h。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ことが考えられる。

④たとえば東京で「バス専用通行帯」を二輪車通行可とした場合、バスベイ（歩道に切り込んだバス停留所）がなければ二輪車の追い抜きは不可能なレーン幅員である。したがって、東京の場合、二輪車の「バス専用通行帯」の走行が許可されると、走行速度はバス並みに低下するが、安全は確保される。

■2つのパターンに共通する点――

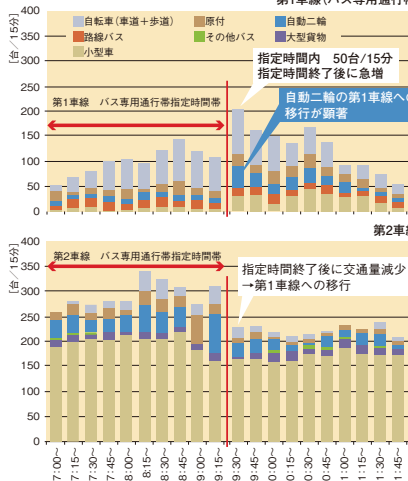
⑤路線バスの運行本数が激減しており、「バス専用通行帯」の継続の必要性を再検討する必要がある。

⑥「バス専用通行帯」での自動二輪車、原付、自転車の正しい通行方法について、運転者の理解度が低いことが明らかになった（参照＝3頁に結果の一部を紹介）。

「バス専用通行帯」実施区間における自動二輪車の通行状況（世田谷区池尻）
青いラインは自動二輪車の走行軌跡（規制時間中）を記録したもの。



車線別車種別交通量（世田谷区池尻） 第1車線（バス専用通行帯）



調査研究プロジェクトによる提案

【I】「バス専用通行帯」での二輪車走行を可能にするための環境整備

専用通行帯の通行を指定されると、他の通行帯を走行することは原則的にできない。したがって、自動二輪車をバス専用通行帯で走行させるには、バス路線の運行システム（右折路線を避ける等）、バス専用通行帯の幅員拡張、バスベ이의確保など環境整備が必要である。

【II】「バス専用通行帯」の見直し

（路線バスの交通量の減少から）バス専用通行帯車線の見直しの時期にきている。ただ、ロンドンやパリのように都市交通管理の視点から環境対策を重視して検討すると、「バス専用通行帯」の常設化を含め、地下鉄路線網の代替・補完計画、高齢者対応の公共交通網、二輪車との並存など、バス運行管理の改善等、運輸管理をも含めた総合的な改善が求められる。

【III】「バス専用通行帯」規制での二輪車の運用

米国DOT (Department of Transportation) のHOVレーン*の利用指針では、環境にやさしいという観点で、多人数乗車の乗用車 (HOV) に加えて、二輪車にHOVレーンを走れる権利（走らなくともよい）を持たせてある。カリフォルニア州やワシントン州ではこの考え方を適用している。わが国の場合も、バス専用通行帯の走行に、これと同様の扱いを適用することを提案したい。

*High-Occupancy Vehicles レーンの略。

【IV】「バス専用通行帯」の新たな利用の提案

これまでの「バス専用通行帯」としての運用ではなく、二輪車・自転車レーンに転換し、バスも通行可にする方法を提案したい。

海外の参考事例

米国やカナダでは環境対策の施策で、多人数乗車の乗用車や自動二輪車、電気自動車などのみ走行可能な通行帯を設けている。



【カナダのHOVレーン】

欧州では、バスやタクシーの走行レーンに自動二輪車を走らせることで、交通の流れに影響を与えることなく、ライダーの安全向上の可能性を広げている（写真は二輪車も走行できるロンドンのバスレーン）。



【ロンドンのバス通行帯】

「バス専用通行帯」実施区間において、 自動二輪車が、より安全で円滑に移動できる 走行空間を確保するには？

日本自動車工業会からの提言

自動二輪車は「バス専用通行帯」を走行してはならないパターンと、走行しなければならないパターンと、異なった規制が都道府県ごとにまちまちに実施されています。このため、ライダーは交通ルールを誤認識しがちな状況におかれ、誤った通行帯を走行するケースが少なくないのが実情です。

自動二輪車が「バス専用通行帯」を全国一律に通行できるようになれば、標識の誤認識がなくなります。

また、研究プロジェクトによる提案の【III】にあるように、自動二輪車は「バス専用通行帯」を含む複数の通行帯を走行できるようにすることで、無理なすり抜け走行を回避し、安全・円滑な移動が可能になると期待できます。

**自動二輪車が「バス専用通行帯」を含む複数の通行帯を走行できるように、
見直しをお願いします。**



一般社団法人 日本自動車工業会

〒105-0012 東京都港区芝大門1-1-30
<http://www.jama.or.jp>