

自転車の路肩走行指導強化 プレ実験レポート



1. 実験の概要

◇実験の目的

- ◆実際に自転車が路肩(バスレーン左端)を走行した場合のバス及びクルマへの影響の把握
- ◆バスの定時性への影響の把握
- ◆自転車が路肩走行する上での問題点の把握

◇実験の日時

- ◆平成18年12月11日(月)、朝7:30～9:00
(バス専用レーンの時間帯)

2. 実験の方法

◇自転車走行実験の方法

- ◆実験参加者5名がー列に並んでバスレーン左側走行
- ◆橋場町～山の上間のバスの所要時間を計測。
⇒バス前方に自転車が走る場合と走らない場合を比較して定時性の変化を検証。

自転車走行上のルール

- ①バス停車時はバスの後ろで一時停止
- ②路上駐車がある場合は安全確認後、右側を迂回
- ③信号待ちは、クルマと同じ停止線で行う
- ④交差点は、自転車横断帯を横断(なければ直進)
- ⑤浅野川大橋交番前～山の上交差点間を往復
- ⑥実験終了後に、実際に走行した感想をヒアリング

3. 実験結果

プレ実験の様子をご覧ください

撮影日

◆12/11(月)、朝7時半～9時

約5分間 ビデオをご覧ください
起動まで少々お待ち下さい



3. 実験結果

◇実験結果の概要

- ◆ほとんどの場合、バスやクルマは自転車を追い越す。
(交通量が少なく、車線変更は円滑に行われている)
- ◆追い越せない場合、一時的に自転車の後ろを走ることになるが、バスの所要時間の遅れは小さい。
(橋場→山の上は平均28秒、山の上→橋場は平均2秒)
- ◆東山交差点では橋場方面からの左折車が多いが、自転車がバスレーンを走行することで渋滞しない。
(クルマは、自転車を横断させてから左折する)
- ◆全体的に交通量は少なく、バスレーンが守られており、自転車のバスレーン左側走行に支障はない。

3. 実験結果

【バス前方を走行する自転車】
(東山→森山バス停間)



7:30頃、浅野川→東山交差点間では、自転車が前方を走り、右側車線にはクルマが並んでいることから、バスが自転車を追い越せない状況が生じた。

⇒バスの所要時間は、自転車がいないときに比べて約35秒の遅れ。

【自転車を追い越すバス】
(山の上→森山バス停間)



右側車線が混雑していないことから、バスは、右側車線に車線変更してから自転車を追い越している。

⇒車線変更は円滑に行われており、バスやクルマの走行に支障はない。

3. 実験結果

【バスレーンから自転車横断帯へ】
(浅野川大橋→東山交差点)



東山交差点では浅野川方面からの左折車が多いものの、自転車がバスレーン左端を走行し自転車横断帯を横断することによって混雑することはなかった。

⇒左折車は、自転車を先に横断させてから左折している。

【路上駐車を迂回する様子】
(森山→山の上バス停間)



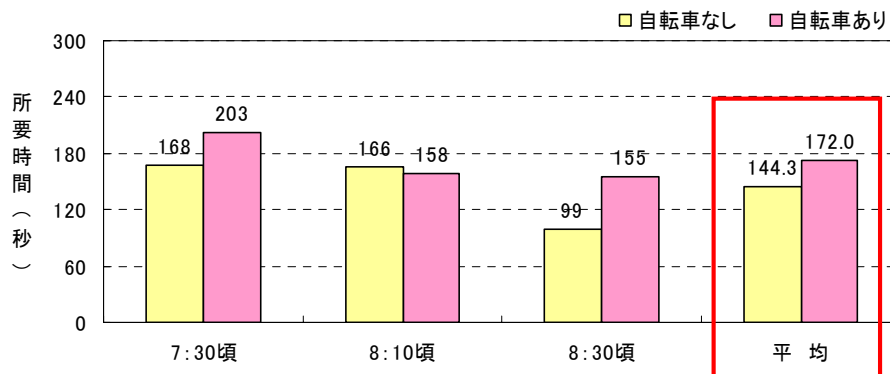
十分な安全確認後、バスレーン内右側を迂回することは可能。

⇒ルールとしては、①路上駐車の右側をバスレーン内で迂回するか、②交通量が多い場合は自転車から降りて歩道を通過する。

3. 実験結果

◇バスの定時性 (橋場→山の上)

【橋場町バス停→山の上バス停間の所要時間】

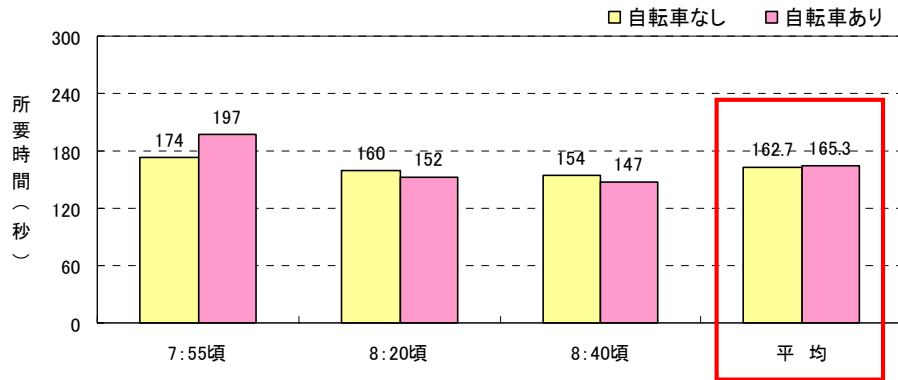


約28秒の遅れ

3. 実験結果

◇バスの定時性（山の上→橋場）

【山の上バス停→橋場町バス停間の所要時間】



約2秒の遅れ

3. 実験結果

◇自転車走行調査員へのヒアリング

- ◆バスレーン左側走行に問題はない。
- ◆逆走してくる自転車が怖かった。
- ◆バスは右側車線から追い越すので、バスの方に引き寄せられたりハンドルを取られることはなかった。
- ◆バスの後ろで一時停止することについても問題ない。
- ◆バスと自転車では、対象区間の所要時間に大きな差はない。
- ◆東山交差点では左折車が多いものの、問題ない。

4. まとめ

◇今回の実験で得た見解

- ◆バスレーン左側走行は、特に問題ない。
(バスやクルマへの影響少なく、歩行者の安全を確保できる)
- ◆自転車にとって、狭い歩道を走行するよりも安全性は高く、速いスピードで走行できる。
(左側通行、並進禁止、バス停車時のルール等の徹底必要)
- ◆バスの定時性については、ほとんど影響ない。
(30秒の遅れよりも、歩行者・自転車の安全を優先すべき)
- ◆東山交差点の左折車の多さも特に問題ない。
(自転車走行位置の明確化により、一層安全性は高まる)