

より安全な交通環境のために

8月19日はバイクの  
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。



# 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。

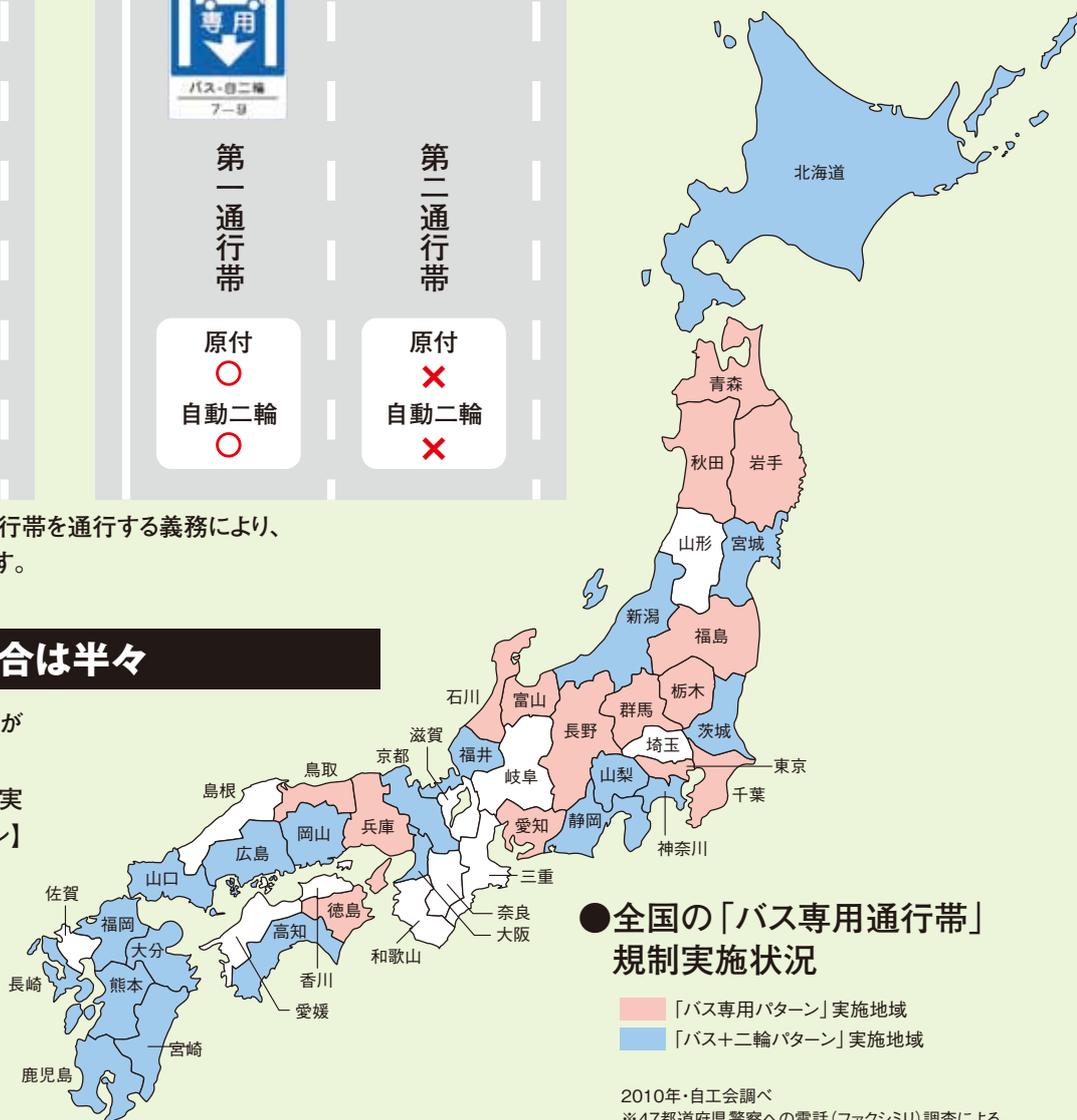


原付（排気量 50cc 以下）は、最左端の通行帯を通行する義務により、「バス専用通行帯」を走行することになります。

### 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……」



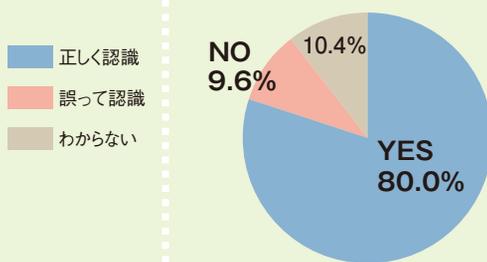
など、自動二輪車のライダーは  
「バス専用通行帯」のあり方に困惑しています。

## 「バス専用通行帯」でライダーは……

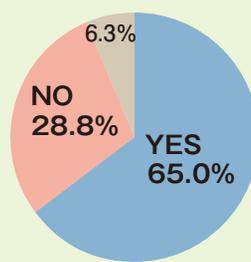
### 標識・ルールを誤認識しがち

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。

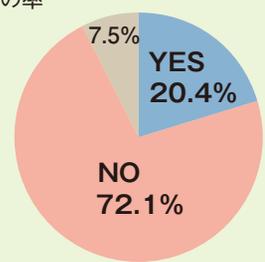
【バス専用パターン】において  
「自動二輪車はバス専用通行帯を通行  
できない」と回答したライダーの率



【バス+二輪パターン】において  
「自動二輪車はバス専用通行帯を通行  
できる」と回答したライダーの率



【バス+二輪パターン】において  
「自動二輪車はバス専用通行帯以外の  
通行帯を通行できない」と回答したライ  
ダーの率



■日本交通政策研究会「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」より

### 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。

ライダーの視点による「バス専用パターン」



「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……。

ライダーの視点による「バス+二輪パターン」



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**ともいえる。

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**。

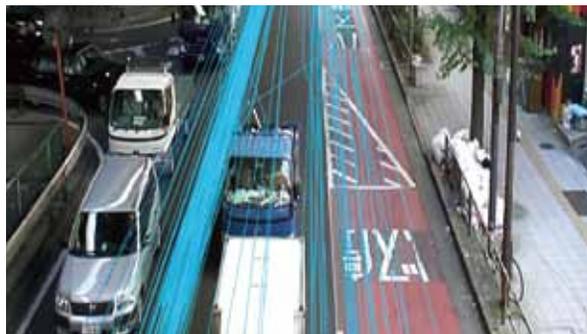
### ■2つのパターンに共通する点――

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。

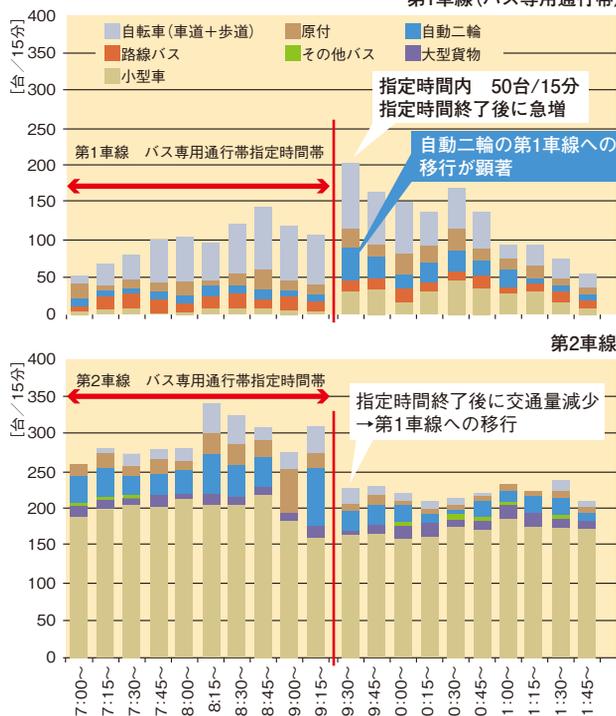
⑥「バス専用通行帯」での自動二輪車、原付、自転車の正しい通行方法について、運転者の理解度が低いことが明らかになった（参照＝3頁に結果の一部を紹介）。

「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）を記録したものを。



車線別車種別交通量（世田谷区池尻）



# 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、バスベいの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、バス専用通行車線の走行に、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。**

