

安全・快適な自転車通行のための路上駐停車対策の検討

(研究期間：平成29年度～)

道路交通研究部 道路交通安全研究室

研究官 久保田 小百合

主任研究官 尾崎 悠太

交流研究員 高橋 歩夢

室長 (博士(工学))

小林 寛



(キーワード) 自転車通行空間、自転車通行帯、路上駐停車対策、駐停車ます

4.

地域創生・暮らしやすさの向上

1. はじめに

自転車活用推進法（2016.12公布、2017.5施行）に基づき、自転車活用推進計画が2018年6月に閣議決定された。本計画には、実施すべき施策の一つとして「路外駐車場や荷さばき用駐車スペースの整備による自転車通行空間の確保の促進」が盛り込まれている。

自転車通行空間の整備は全国で進んでいるが、自転車通行空間上への駐停車車両により自転車通行の妨げとなっている事例もあることから、自転車通行空間の整備と併せ、路上駐停車対策が重要な課題となっている(写真)。

そこで、国総研では、駐停車対策の一つとして、歩道の一部を利用した駐停車ますの設置方法を検討している。



写真 自転車通行空間上の路上駐停車の例

2. 目指すべき駐停車ますの構造

駐停車ますの構造は、自転車が安全に自転車通行空間を走行でき(①～③)、駐停車ますの需要に沿った形である(④⑤)必要があることから、以下の要件を満たすことが望ましいと考える。

- ①自転車通行空間にはみ出すことなく、駐停車ます内に停車が可能
- ②自転車と自動車の錯綜の問題がない
- ③自転車通行空間を長時間塞がずに、自動車がスムーズに停車できる(停車に時間をかけない)
- ④限られた空間の中で複数の駐停車ますを設置できるように省スペースである
- ⑤荷捌きスペースを確保している(需要がある場合)

3. 駐停車ますの詳細構造検討のための実験

今回は、上記条件①と③に着目した駐停車ますの

走行実験の一部を紹介する(実験のイメージは図-1を参照)。なお、駐停車ますの長さは、条件④と⑤を考慮し、全長約15m～7mの中で段階的に設定して実験を行ったが、ここでは全長約15m、13m、7mの結果を紹介する。

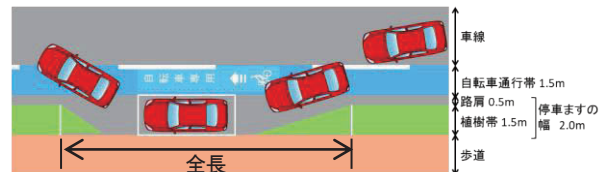


図-1 駐停車ますの走行実験のイメージ

要件①に関する実験結果では、全長15mと13mは9割以上が駐停車ます内に停車可能であった。一方、全長7mは約7割が駐停車ます内に停車可能であったものの、約3割は0～50cmのはみ出しがあった(図-2)。

要件③に関する実験結果では、全長15mと13mは20秒前後、全長7mは50秒程度、停車に時間を要した(図-3)。停車所要時間は、自転車通行空間を塞いでいる時間であることから、自転車交通量に応じて適用可能な駐停車ますの長さを検討する必要があると考えられる。

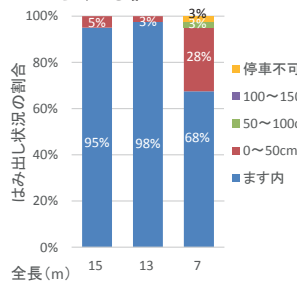


図-2 要件①に関する実験結果

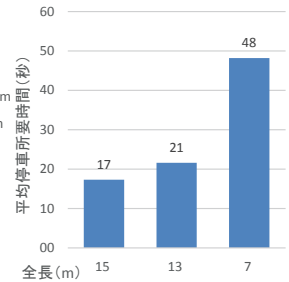


図-3 要件③に関する実験結果

4. おわりに

駐停車ますの設置にあたっては、自転車の通行量により、適用できる駐停車ます構造が異なると考えられる。今後は、駐停車ます構造の適用条件や設置時の留意事項の整理を行っていく。