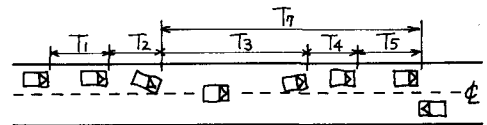
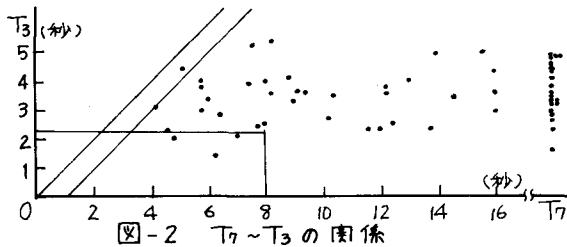


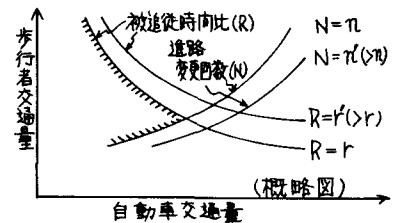
すときに生じる危険性の評価に基づかれるべきものと考えられる。この危険性の大小は両方向の自動車交通量によって変化するから、分離基準の指針はこれに自転車交通量を加えたこれら二者によって作成が可能となろう。

筆者らの前報²⁾における自動車の自転車追い越し挙動に関する分析は、図-1の②の道路(ただし2方向2車線)における現象を扱ったものであって、自動車運転者が追い越しを判断する時点における対向車との時間距離が14秒以下である場合に、危険性のある追い越しが多いことを示した。さて、この挙動観測がストップウォッチを使用したものであったことから、筆者と里は8ミリカメラを用いて T_3 の解析を行ったが、 T_1 と T_3 の関係図として図-2を得ている(T_3 , T_1 については図-3参照。観測場所、方法は同じ。標本数58)⁵⁾。 T_3 の下方値が前報よりも約1秒程度小さいが(この理由は今後検討したい)、やはり危険性のある追い越しは T_1 が6~7秒以下で多く生じるものと判断される。



4. 横断面形状④⑤⑥の道路における危険性

図-1に示す④⑤⑥の道路は歩道の無い比較的狭幅員の道路で、歩行者は路側を通行する。自転車は通常歩行者用路側帯にも進入するため、これらの道路では自転車走行の危険性評価は自転車、自動車、歩行者の輻輳する混合交通流を扱って行う必要がある。



さきに筆者らはこのような道路を想定して、自転車走行のシミュレーションを試み、その結果を報告した⁴⁾。これより、自転車が自動車に追従走行される時間比、自転車が左右に進路を変更する回数の二危険指標について、自動車交通量と歩行者交通量との概略的関係を示すと図-4のようになる。もしも分離が適当と判断される危険指標値(図-4の t, n)が定められたならば、分離基準としての両交通量の組合せは斜線部分で得られる。

5. あとがき

自転車交通の分離基準を示すためには、今後、分離が適当と判断される危険指標値の合理的採択方法の開発が残されており、また、観測、実験、シミュレーションも追加する必要がある。

参考文献

- 1) 「大阪の交通白書」、大阪府警本部、1981; 1982
- 2) 高岸・勝田・水谷、「自動車の自転車追い越し挙動に関する一分析」、関西支部年講Ⅳ-14、1983-5
- 3) 高岸、「自転車交通の分離が必要な道路交通条件の検討」、大阪府立高専研究紀要 第17巻、1983-10
- 4) 高岸・吉田、「狭幅員道路における自転車走行の危険性の把握に関する一考察」、第37日年講Ⅳ159、1982-10
- 5) 里康行、「自動車の自転車追い越しに関する分析および危険性評価」、大阪府立高専工学部卒業研究58-10、1984-1