

混合交通を観察する  
**DOCUMENT EYE**

130

● 高速道路を走るバイクのポジションニングを観察する  
**1時間に観察したバイク156台中、  
車線の中央を走るバイク80台**

● WHY  
**高速道路を走るバイクの  
ポジションニングは?**

この10月より高速道路での大型自動車と普通自動車二輪車の最高速度が時速100kmに引き上げられた。高速道路では、走行スピードが速いために側方を通過する車両の影響を無視できない。追い越される場合、十分な間隔の取れる位置での走行が望まれる。また、普通自動車と同じ最高速度となり、バイクが追い越し車線を走る機会も増えてくると考えられる。

そこで高速道路において、前後の車間距離はもちろんのこと、側方との十分な車間距離を取った車線中央寄りのポジションニングでの走行ができていくかどうかを観察した。

● WATCHING

● **車線変更時に方向指示器を出さないバイクが目立つ**

観察は土曜日の早朝、埼玉県内の関越自動車道(片側3車線)で行なった。1時間の間に観察地点を通過したバイクは、上下線合わせて156台だった。



● 観察地点/埼玉県入間郡三芳町「関越自動車道」下り11.8km付近  
● 観察日/10月28日(土曜日)  
● 天候/快晴  
● 観察時間/6:50~7:50  
● 観察者/4名

● 高速道路を走るバイクのポジションニング (156台中)

ポジションニング 車線	左	中央	右	計
第1通行区分帯 (走行車線)	16	48	30	94
第2通行区分帯 (走行車線)	9	22	9	40
第3通行区分帯 (追い越し車線)	10	10	2	22
計	35	80	41	156

この日は週末ということもあり、早朝にも関わらずクルマ、バイクともに交通量は多かった。別表のように、ほとんどのバイクは左側の第1通行区分帯(走行車線)を走行していたが、中には中央の第2通行区分帯(走行車線)を走行しているバイクも見受けられた。

バイクの多くは単独あるいは2台での走行が多かったが、4台から9台でツーリングをするグループもいた。グループツーリングの場合、1車線を使って2列に走行、前車と後車のポジションを意識的にずらした千鳥走行を行なっているグループがほとんどだった。また、一目で同一グループとわかるように揃いのジャケットを着用しているグループもいた。

スピードを上げて走行したり、ドライバーを驚かすような無理なすり抜けをする例はほとんど見られなかったが、中には大型トラックの直後を走行していたり、前車の死角に入ってしまうのではと思われるバイクも見かけた。また、昼間点灯をしていないバイクも何台も見かけた。

さらにライダーの車線内のポジションニングについて観察したところ、単独走行をする多くのライダーが、最も安全と思われる車線の中央付近を走行していた。車線変更を行なう場合、方向指示器を出さないライダーも多かった。白線上ですり抜けるように追い抜きを行なっていたバイクや、路側帯を走行する3台のグループも見かけた。

● PROPOSE  
**車間距離をとり、見る・見られる  
運転を心がけよう**

今回の観察の結果、極端にスピードを上げて走行したり、立て続けにクルマを追い越していくといった無謀な運転は見られなかったが、方向指示器を出さずに車線変更したり、車間距離が短いライダーが見受けられた。  
進路変更をするときは、周囲のクルマにわかるように進路変更する3秒以上前に合図を行ない、他のクルマの動きに注意して行なうべき。

また、前車のルームミラーやバックミラーに、自分の姿が映り、相手に自分の存在がわかりやすいポジションを走り、最低でも2秒以上の車間距離をとる走行を心がけてほしい。

グループツーリング時には、車間距離をとりやすく、クルマからも目立ちやすい千鳥走行を勧めたい。また、観察者からも、昼間点灯をしていないバイクは非常に見えにくく、ライトオンの必要性を再認識した。自分の存在を知らせるためのライトオンを忘れずに行なうべき。

