

## アワイチ上の矢羽根設置に係る県警協議

### 【主旨】

これまで県警は道路幅員が狭小な場合、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき矢羽根の上を自動車が行くすることについては否定的な意見であったが、同ガイドラインが改訂(R6.6)されたことを受け、これまで幅員狭小を理由に同意を得られなかったアワイチルート上での矢羽根設置に関する考え方について、県警に再確認を行ったもの。

### 【県警発言要旨】

- 矢羽根を車が踏んでも良い、ということは分かる。
- 今回の改定を理由に「アワイチ全周で車道内への矢羽根設置を無条件に認める。」とは回答できないが、これまでのように一律に同意しないつもりもなく、個別協議には応じる。個別協議が必要とする理由については、1周の中で道路環境(市街地 or 郊外部、歩道・路肩の有無、道路幅員等)が当然異なるので、同環境下と判断できる一定区間ごとに個別の協議の上、他の安全対策等の必要性についても検討する必要があるからである。

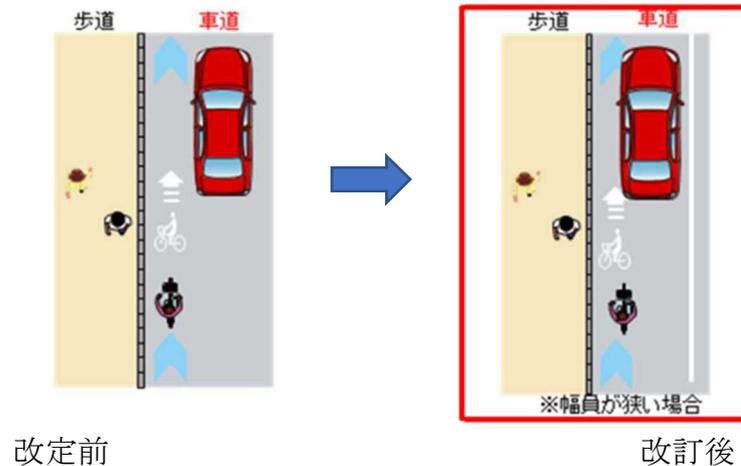
### (懸念等)

- ガイドラインに基づけば、矢羽根設置には自動車の速度、交通量(自動車の速度40km/h 以下かつ自動車交通量が 4,000 台以下)を想定しており、アワイチ全周がこれに該当するわけではない。  
⇒(県)ルート上すべてが矢羽根設置の基準でないことは承知しているが、自転車レーン等の整備が本来の完成形である場所についても必要な幅員の確保と整備には現時点で見通しがつかない箇所も多く、このような場所については、暫定的な対策として車道混在形態の矢羽根設置という形で整備したい。
- ロードバイク以外の自転車も通行することになるので、安全性がどの程度担保できるかが協議上の観点である。
- 自転車は必ずしも矢羽根上のみ限定して走行しなければいけないわけでは無いが、路側帯の走行が認めれる場合についてのルールの浸透や広報、啓発は難しい。
- ドライバーの心理としては矢羽根を踏むことを避けたいのではないかと(矢羽根は自転車通行空間のイメージが強く、対向車線へはみ出す)。
- 100m間隔の設置では注意喚起として実効性が弱いので、郊外部であっても 20m 程度の間隔を限度に設置する必要があるのではないかと。  
⇒(県)個別に協議させて欲しい。
- アワイチ進行方向(時計回り方向)のみならず、両側に矢羽根が必要と考える。  
⇒(県)市街地と郊外など、周辺環境・利用実態にあわせた設置を協議させて欲しい。

## (参考) ガイドライン改定

### 改訂内容抜粋

『矢羽根型路面表示は、自動車の通行に必要な幅員内に存在し、自動車は矢羽根型路面表示を踏みながら通行することとなる場合も想定される。』



※矢羽根型路面標示の設置意味(自転車が生道内で混在することへの注意喚起)は、改定前から変わっていないが、都道府県によって車が矢羽根を踏むことの可否が分かっている現状を鑑み、本改訂でガイドライン、下記委員会の考え方が示された。

### ■安全で快適な自転車等利用者環境の向上に関する委員会

#### 第4回議事録(R6.2)抜粋

##### 自転車活用推進官:

矢羽根型路面表示について、自治体において捉え方が分かれつつあるといったご指摘がございました。ガイドラインの考え方として、本委員会の考え方として、この意味するところを正確に記述すべきなどの方向性をいただきました。そこで今回、基本的な考え方を明示しております。前回、議論いただきましたように、車がどこを走ってるのかというと、道路の状況次第では重なる、完全に並列走行ができる空間が必要かということそうではない、委員会の考え方としては重なって構わない、それでも引くのだということがございました。