

(件名)

自転車の交通安全対策について

(静岡県道路整備課)

1 自転車を取り巻く背景

県の交通事故死者数は近年確実に減少しており、令和元年の死者は10年前と比較し39%の減少となっている。

一方、自転車乗車中の令和元年の死者は10年前と比較し27%増加しており、自転車に関係する事故への対応が課題となっている。

自転車関連の事故対策については、自転車走行空間の整備に加え、道路利用者全体に対する交通ルールの周知徹底や安全意識を醸成する必要があり、県の第11次交通安全計画では、自転車利用者をはじめとする道路利用者全体の自転車に関する安全意識の醸成を図ることとしている。

2 県民へのアンケート結果

令和3年6月に、交通安全対策に関する意識調査として県政インターネットモニターアンケートを実施したところ、自転車の交通安全対策である矢羽根型路面表示について、意味を理解していない県民が多いとの結果であった。(別紙1参照)

3 道路利用者に対する自転車交通ルールの周知や安全意識の醸成に関する対策

(1) 県民に対する現状の主な対策

- ・ 警察署による高齢者や児童に対する交通安全教室の実施によるルールの周知。
- ・ 県警交通企画課、県くらし交通安全課等のホームページで、自転車の交通事故防止のためルール等について周知。
- ・ 県道路整備課のホームページで、自転車走行空間の整備に関する情報(矢羽根型路面表示の意味等)について周知。

(2) 課題

周知されるのは、ホームページ閲覧者のみであり効果が限定的であるため、広く周知する必要がある。また、矢羽根型路面表示については、ドライバーへの周知が不足している。

(3) 対策改善案

ドライバーに広く周知するため、運転免許証の更新時に周知する。

- ・ 免許証更新時に視聴する啓発ビデオで矢羽根型路面表示の意味を周知する。
 - ・ 安全運転の手引き、違反者講習資料等に矢羽根型路面表示の意味を掲載する。
- ⇒ドライバーの理解促進による矢羽根型路面表示の設置効果の拡大を図り、自転車に関係する事故の削減を図る。

令和3年度県政インターネットモニターアンケート調査結果

回答者数：703人（年代：10代～80代）

問 矢羽根型路面表示が設置された道路を通ったことがありますか。

通ったことがある：46.1%

通ったことがない：38.3%

わからない：15.6%

問 矢羽根型路面表示の意味を知っていますか。（矢羽根型路面表示が設置された道路を通ったことがある方に質問）

知っている：68.2%

知らない：28.1%

意味を誤解していた：3.7%

問 矢羽根型路面標示の意味を知ったきっかけは何ですか。（矢羽根型路面表示の役割を知っている方に質問）

誰に聞いたわけではなく感覚的に理解している：50.2%

問 矢羽根型路面表示は、自転車に関わる交通事故の抑制対策として、有効だと思いますか。（矢羽根型路面表示の役割を知っている方に質問）

そう思う あるいは どちらかというと思う：68.3%

そう思わない あるいは どちらかというと思わない：25.8%

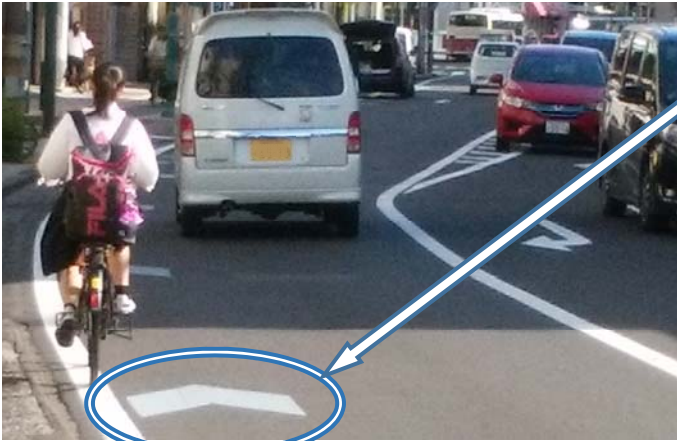
わからない：5.9%


矢羽根型路面表示の意味を理解していると回答した方のうち、約7割が矢羽根型路面表示は自転車がかかわる交通事故の抑止対策として有効だと回答しており、これまで実施してきた矢羽根型路面表示設置の有効性が確認できた。

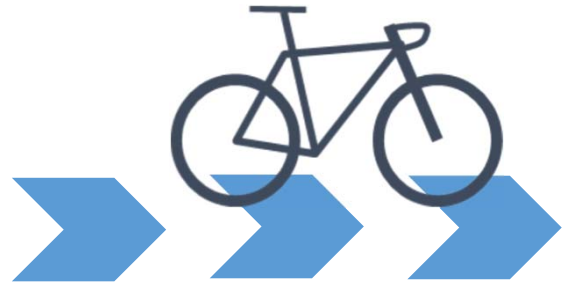
矢羽根型路面非表示の意味を理解しているとの回答が約7割であったが、そのうち、感覚的に理解しているとの回答が5割であり、完全に意味を理解している県民が少ないことがわかった。

⇒矢羽根型路面表示の意味に関する理解促進が交通安全対策として必要

矢羽根型路面表示って何？



これ  が
矢羽根型路面表示です。



自転車の皆様に...

車道の左端を走ることを促しています。

矢羽根型路面表示の上は、自転車の専用空間ではありません。
できるだけ左端を走りましょう。

自動車の皆様に...

車道の左端を自転車が走ることを注意喚起しています。

矢羽根型路面表示の上を走っても構いません。

お互いに譲り合い

安全な走行を心掛けましょう

知っていますか？ 自転車走行のルール

『自転車は車両』

道路交通法第2条では、自転車（軽車両）は、自動車等と同じ「車両」として規定されています。 自転車は車両であり、車道走行が原則です。

『自転車は左側通行』

道路交通法第18条で、軽車両は道路の左側端に寄って通行と規定されています。

第 11 次

静岡県交通安全計画

令和3年6月16日

静岡県交通安全対策会議

断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する。

次に、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要があり、特に、都市部において自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する。

あわせて、駅前や繁華街の歩道上など交通の安全の支障となる放置自転車対策として、自転車駐車場の整備等を進める。

さらに、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るほか、街頭における指導啓発活動を積極的に推進するなど、自転車利用者をはじめとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る。

加えて、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策や駆動補助機付自転車や電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進する。

(3) 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障害のある人、子供を含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていかなければならない。

生活道路の安全対策については、ゾーン 30 の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンパ等が普及段階を迎えている。引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、可搬式速度違反自動取締装置の整備を推進するなど、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、地域の専門家を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要がある。

このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が県民に深く浸透することを目指す。

(4) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先端技術の活用により、交通事故の減少が期待される。サポカー・サポカーSの普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムなどの先端技術の情報を収集し、県民に対し、その活用を推進する。

(9) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。このことから、静岡県自転車活用推進計画に基づき、歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備等により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施する。あわせて、自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施する。

各地域において道路管理者や警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進め、さらに、自転車を共同で利用するシェアサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車の駐車スペースを確保するため、関係各部門の行財政措置により、自転車駐車場等を整備する。また、市町の放置自転車規制条例制定を促進するとともに、鉄道の駅周辺等における放置自転車の問題の解決を図るため、市町、道路管理者、警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

特に、バリアフリー法に基づき、市町が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障害がある人等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進する。

(10) 高速道路交通システムの活用

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムである「高速道路交通システム」(ITS)を引き続き推進する。

ア 道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムの渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供するVICISの整備・拡充を推進するとともに