

路面標示（矢羽根、自転車マーク）について



整備すべき自転車走行空間



各自治体における矢羽根等の整備状況



矢羽根等の標準仕様（案）

1 整備すべき自転車走行空間



交通状況を踏まえた整備形態の選定

	A 自動車の速度が高い道路 【目安：50km/h超】	B A, C以外の道路	C 自動車の速度が低く 自動車交通量が少ない道路 【目安：40km/h, 4000台以下】
整備形態	自転車道 【構造的な分離】	自転車専用通行帯 【視覚的な分離】	自転車と自動車を 混在通行とする道路
整備イメージ	<p>緑石線等</p> <p>歩道 自転車道</p>	<p>歩道 自転車専用通行帯 中道</p>	<p>ピクトグラム等を設置</p> <p>歩道 車道</p> <p>(1) 歩道のある道路における対策 【路肩・停車帯内の対策】</p> <p>歩道 車道</p> <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重複させることができる</p> <p>【車線内の対策】</p> <p>歩道 車道</p> <p>歩道 車道</p> <p>(2) 歩道のない道路における対策</p> <p>路側帯 車道</p> <p>※自転車専用通行帯の一部</p>
整備事例			

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」抜粋

※各市町村の自転車活用推進計画等で整備形態の考え方を整理する
 ※県外のサイクリストが多い場合は、ナショナルサイクルートの指定要件（走行環境）などを参考にする。

整備すべき自転車走行空間（わかりやすい誘導）

日常的な自転車利用
 【安全で快適な自転車利用環境
 創出ガイドライン】

ツーリズムやスポーツ
 としての自転車利用
 【自転車活用推進計画】

安全

市町村が地域の課題やニーズ、交通状況等を踏まえた自転車ネットワーク計画を策定

自転車ネットワーク路線

路線・区間毎に整備形態検討
 構造的な分離/視覚的な分離/混在



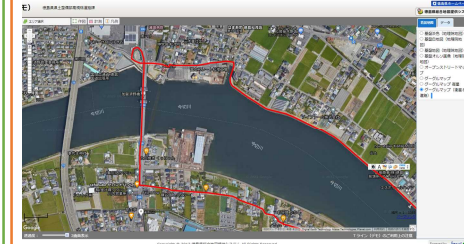
案内

サイクリングコース

Go around コース（4コース）
 環瀬戸モデルコース（6コース）
 自転車王国とくしま公式コース（25コース）
 Tラインコース
 ASAトライアングルコース ...

迷わず安心・安全に走行できる
 環境整備

都市部等で左記のような整備
 +
 電子版ルートマップ（経路、現在地等）



※必要に応じて、路面標示（距離標等）等を併用
 +
 受入環境・情報発信・取組態勢

整備対象

整備手法



1. 各自治体のガイドライン等

計画概要	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン	ナショナルサイクルルート制度	水戸市自転車利用環境整備計画	栃木県版自転車利用環創出ガイドライン	金沢自転車通行空間整備ガイドライン	京都市自転車走行環境整備ガイドライン	大阪府自転車通行空間法定外表示実施要領(改訂版)	愛媛県資料	香川県資料	アワイチ
	国土交通省警察庁	国土交通省	茨城県 水戸市	栃木県 栃木県警察本部 宇都宮国道事務所	金沢自転車クラブ協議会	京都府 京都市	大阪府道路交通環境安全推進連絡会議	愛媛県	香川県	兵庫県 洲本市、淡路市 南あわじ市
	H24.11作成/H28.7改訂	R1.9	H29.3	H26.2	H29.3	H28.10	H29.3	-	-	-
自転車マーク		自転車マークや矢羽根の形状について明確な記述は無く、左記のガイドラインの事例で紹介されることとまるが、その設置間隔等については、以下の記述がある。				-				
矢羽根	標準型	<p>■都市部(DID地区) 自転車専用道路又はガイドラインに基づくなどとした自転車ネットワークにより、自動車と分離された自転車通行空間が整備されていること。</p> <p>■郊外部(非DID地区) DID地区の要件に比べ、自動車交通が10,000台以上でかつ車道混在の場合は、外側線の外側に1.5m以上(1.0m以上)の幅員を確保すること。自転車歩行者専用道の場合は、その旨を明確に示すこと。車道混在の場合は100m程度の間隔で矢羽根を設置する。</p>				 幹線道路 準幹線道路 生活道路				
	狭小地等		記述なし	記述なし	記述なし	記述なし		記述なし	記述なし	記述なし
設置間隔	自転車マーク	矢羽根よりも広い間隔で設置できるもの	原則 40m	記述なし	原則 50m	記述なし	原則 30m	概ね 25m (新居浜の実績値計測)	概ね 50m (市街地部実績値計測)	10m以上
	矢羽根(単路部)	10mを標準	原則 10m	5~10m	2.1m (矢羽根3枚分)	幹線道路 : 10m 順幹線道路 : 10m 生活道路 : 20m	原則 10m	概ね 5m (新居浜の実績値計測)	概ね 10m (市街地部実績値計測)	原則 10m (国ガイドライン準拠)
交差点部等	交差点	単路部より密	記述なし	矢羽根間隔2m標準「2段階右折表示」あり	矢羽根間隔0.3m「2段階右折表示」あり	交差する相互の道路により6種の設定あり	2m	概ね 2m (新居浜の実績値計測)	当該箇所は未確認	単路部より密 (国ガイドライン準拠)
	バス停	記述あり	記述なし	概ね国ガイドラインと同様の記述あり	概ね国ガイドラインと同様の記述あり	記述なし	記述あり	前後と連続的に設置 (新居浜の実績)	当該箇所は未確認	-
	その他	立体横断施設 駐車施設区間	記述なし	-	概ね国ガイドラインと同様の記述あり	概ね国ガイドラインと同様の記述あり	-	-	-	-
備考	-	-	-	特に2段階右折折時について詳細に示されている。また、上図はガイドライン内で対策例として示されているもの	-	設置する道路を3種に分類し、その大きさを区分している	-	-	-	兵庫県へのヒアリング及び淡路市HPIによるもの

注) 県内の道路状況を鑑みて、「車道混在道路」における自転車通行空間の手法を抜粋。

2. 各自治体の実施状況 (塗りつぶし・ブルーライン)

前掲したガイドライン踏襲の「矢羽根+自転車マーク」以外にも、各自治体では、自転車通行帯の全幅を着色した『塗りつぶし』、車道外側線外側に連続的に着色した『ブルーライン』など、多様な自転車通行空間の確保手法が存在する。

※ ライン幅は画像より計測・推定した値



1. はじめに

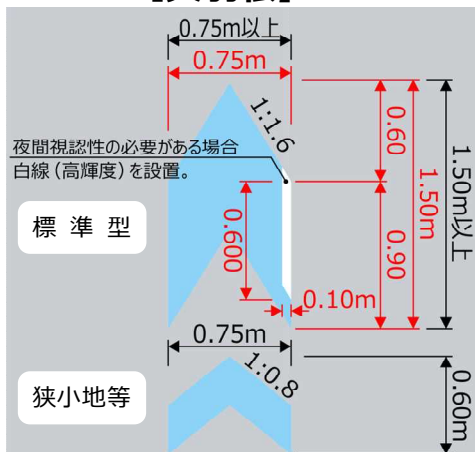
自転車ネットワーク路線に選定された路線等における安全で快適な自転車通行空間を確保するため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」等を参考に、県内で標準化した『矢羽根』と『自転車マーク』の路面表示の設置を推進する。

2. 効果

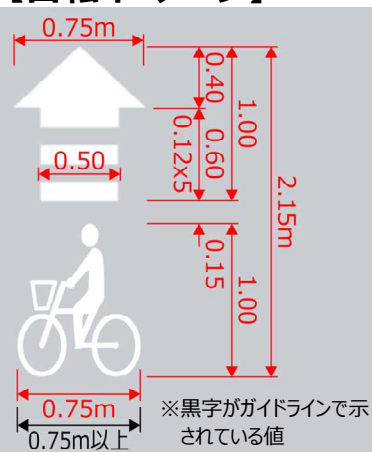
- ① 自転車利用者とドライバーの双方に、交通ルールや走行位置を、車道上でわかりやすく伝える
 - ・ 自転車を歩道から車道へ誘導（車道通行）
 - ・ 自転車の逆走防止、交差点での二段階右折 など
- ② 自転車利用者の安全性向上に必要な視認性を確保
 - ・ 車道上の自転車を、ドライバーが視認（予測）しやすい（注意喚起、幅寄せ防止）

3. 形状

【矢羽根】

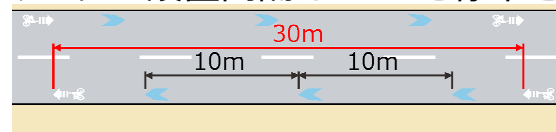


【自転車マーク】



4. 設置間隔・位置

- ・ 矢羽根の設置間隔は10mを標準とし、事故多発地点等では設置間隔を密とする
- ・ 自転車マークの設置間隔は30mを標準とする



- ・ 矢羽根の設置位置は、自転車通行空間を実質的に確保する必要があることから、矢羽根の右端が、原則
 - ① 歩道のある道路は、路肩端部から1m以上
 - ② 歩道のない道路は、車道外側線から車線内1m以上
 の位置に設置し、自転車通行空間を確保する
- ＜ローカルルール（現在検討中）＞

※道路や交通の状況等に応じて、標準仕様と同等以上の効果が期待できる場合は、関係機関と協議の上、間隔を広げ、適切な位置に設置することができる

- 歩行者の通行、自動車の交通量（少）・速度（低）、見通し等を勘案し、設置間隔を広げ、形状を縮小（ $0.45m \leq W \leq 0.75m$ ）できる
- 歩道のない道路で歩行者の通行を著しく妨げない場合は、路肩部分（外側線の外側）を含んだ位置に設置できる
- 外側線がなく又は外側線の内側に矢羽根の右端を設置し、夜間視認性の必要がある場合（夜間の事故が多い、道路照明がない等）は、矢羽根に白線（高輝度）を使用する
- 県外のサイクリストが多い道路は、ナショナルサイクルルートの指定要件（走行環境）を参考にする。

※交差点部は、交差点毎に諸条件が異なることから、ガイドラインを参考に検討し、関係機関と協議し、設置する。