



奈良県自転車利用

ネットワークづくりガイドライン

平成 23 年 7 月

奈良県 土木部



目次

[1] <u>ガイドラインの概要</u>	1-1
1.1 ガイドライン策定の趣旨	1-2
1.2 ガイドラインの位置づけと策定目的	1-3
1.2.1 ガイドラインの位置づけ.....	1-3
1.2.2 ガイドラインの策定目的.....	1-4
1.3 ガイドラインの適用範囲と使い方	1-4
1.3.1 ガイドラインの適用範囲.....	1-4
1.3.2 ガイドラインの使い方.....	1-4
1.3.3 ガイドラインの改定の考え方.....	1-4
1.4 ガイドラインの構成	1-5
1.5 用語の定義	1-7
1.6 参考図書・基準等	1-9
[2] <u>広域的な自転車利用ネットワーク整備の基本方針</u>	2-1
2.1 自転車利用ネットワークの概要	2-2
2.1.1 自転車利用ネットワークを形成するルートの種類.....	2-2
2.1.2 自転車利用ネットワークの対象利用者	2-2
2.1.3 自転車利用ネットワークの設定の考え方	2-2
2.1.4 自転車利用ネットワーク上の自転車走行空間	2-4
2.2 広域的な自転車利用ネットワーク整備の基本的な考え方	2-5
2.2.1 目指すべき安全性・快適性の条件	2-5
2.2.2 広域的な自転車利用ネットワーク整備の基本的な考え方.....	2-5
2.3 広域的な自転車利用ネットワークの整備方針	2-6
2.3.1 短期における整備方針	2-6
2.3.2 中長期における整備方針	2-8
2.3.3 道路を新設・改築する場合の整備方針	2-9
[3] <u>自転車通行位置の基本的な考え方</u>	3-1
3.1 自転車の基本的な通行位置	3-1
3.2 自動車交通量が多い区間等での自転車通行位置	3-2
[4] <u>自転車走行空間の整備方針</u>	4-1
4.1 短期的視点における自転車走行空間の整備	4-1
4.1.1 道路の小規模改良	4-2
4.1.2 通行を妨げるものの改良・撤去	4-4
4.1.3 通行位置の明示による走行空間の整備.....	4-5
4.2 中長期的視点での自転車走行空間の整備	4-10
4.2.1 自転車道の整備	4-10
4.2.2 自転車専用通行帯（自転車レーン）の整備.....	4-14
4.2.3 自転車歩行者道の整備	4-16
4.2.4 自転車歩行者専用道路の整備.....	4-18

<u>[5] サインの設置方針</u>	5-1
5.1 ガイドラインの対象とするサイン	5-2
5.1.1 サイン設置の基本的な考え方	5-2
5.1.2 サインの種類と役割	5-3
5.2 サインの仕様	5-8
5.2.1 サイン仕様の基本的な考え方	5-8
5.2.2 サインの共通デザイン	5-8
5.2.3 サインサイズの基本的な考え方	5-10
5.2.4 サインに使用する色の設定	5-13
5.3 案内誘導サインの整備方針	5-15
5.3.1 案内誘導サインの仕様	5-15
5.3.2 案内誘導サインの設置基準	5-17
5.4 注意喚起サインの整備方針	5-26
5.4.1 注意喚起サインの仕様	5-26
5.4.2 注意喚起サインの設置基準	5-28
5.5 サインに使用する材料	5-35
5.5.1 看板サイン	5-35
5.5.2 フットサイン	5-35
5.5.3 カラーライン・カラー舗装	5-35
<u>[6] 地域内の自転車利用ネットワーク整備の基本的な考え方</u>	6-1
6.1 地域内の自転車利用ネットワーク設定の基本的な考え方	6-2
6.2 地域内の自転車利用ネットワーク整備の基本的な考え方	6-3
<u>[7] 自転車利用ネットワークの維持管理の基本的な考え方</u>	7-1
7.1 維持管理の基本的な考え方	7-1
7.2 維持管理方法	7-2
<u>[8] 拠点施設整備の基本的な考え方</u>	8-1
8.1 拠点施設整備の基本的な考え方	8-1
8.2 拠点施設に必要な機能	8-2
<u>[9] サイクリングマップ作成の基本的な考え方</u>	9-1

参考資料集

(参考1) 関連法令の整理

(参考2) 看板サインの構造図

1 ガイドラインの概要

【本章の概要】

本章では、ガイドラインの全体構成と適用範囲を提示し、ガイドラインが担う役割を明確化するとともに、ガイドラインの使い方について記載する。

本章の構成は、以下の通りである。

1.1 ガイドライン策定の趣旨

本節では、自転車利用ネットワークづくりガイドラインを策定した背景と、ガイドラインの趣旨について記載する。

1.2 ガイドラインの位置付けと策定目的

本節では、上位計画である「奈良県自転車利用促進計画」における本ガイドラインの位置付けについて整理するとともに、ガイドラインの策定目的について記載する。

1.3 ガイドラインの構成

本節では、本ガイドラインの全体構成を提示し、各章の概要について記載する。

1.4 ガイドラインの適用範囲と使い方

本節では、本ガイドラインの適用範囲とガイドラインの使い方について記載する。

1.5 用語の定義

本節では、本ガイドラインで使われる関連用語の定義を記載する。

1.6 参考図書・基準等

本節では、本ガイドラインを参照するにあたり、参考となる図書・基準等を記載する。



1.1 ガイドライン策定の趣旨

奈良県では、広域的な周遊観光を促し、県内における滞在型観光の拡大による観光振興や地域活性化を目指すとともに、県民の健康増進や環境にやさしいまちづくり等を進めるため、有識者や自転車利用者等の意見も踏まえて、平成22年12月に「奈良県自転車利用促進計画」を策定した。

計画を推進するにあたっては、安全・快適な自転車利用ネットワークの構築が求められていることから、現地サインやマップ等による自転車ルート等のわかりやすい案内や、自転車利用者やドライバーに対する注意喚起、交差点部等での安全対策等を実施し、自転車利用ネットワークの充実を図る。

また、自転車利用ネットワークづくりには、県や国、市町村、地域団体等様々な主体が参画するため、ネットワークづくりに関して、県内で統一した考え方や基準を取りまとめた「奈良県自転車利用ネットワークづくりガイドライン」を策定した。

本ガイドラインでは、自転車利用ネットワーク整備の基本方針を示した上で、自転車走行空間の整備やサインの設置に関する基本的な考え方や基準を説明するとともに、ネットワークの維持管理や、拠点施設整備等の基本的な考え方について取りまとめている。

また、参考資料集として、自転車走行空間に関する関連法令（道路法（道路構造令）、道路交通法）や看板サインの構造図についても取りまとめている。

1.2 ガイドラインの位置づけと策定目的

1.2.1 ガイドラインの位置づけ

本ガイドラインは、自転車利用促進計画に位置づけられている「自転車利用ネットワークの充実」の実現にあたり、具体的な整備に関わる基本的な考え方や仕様等を定め、各事業者・実施主体の自転車利用ネットワークづくりの方針を示すものである。

自転車利用促進計画における、自転車利用ネットワークづくりに関する記載項目を以下に示す。

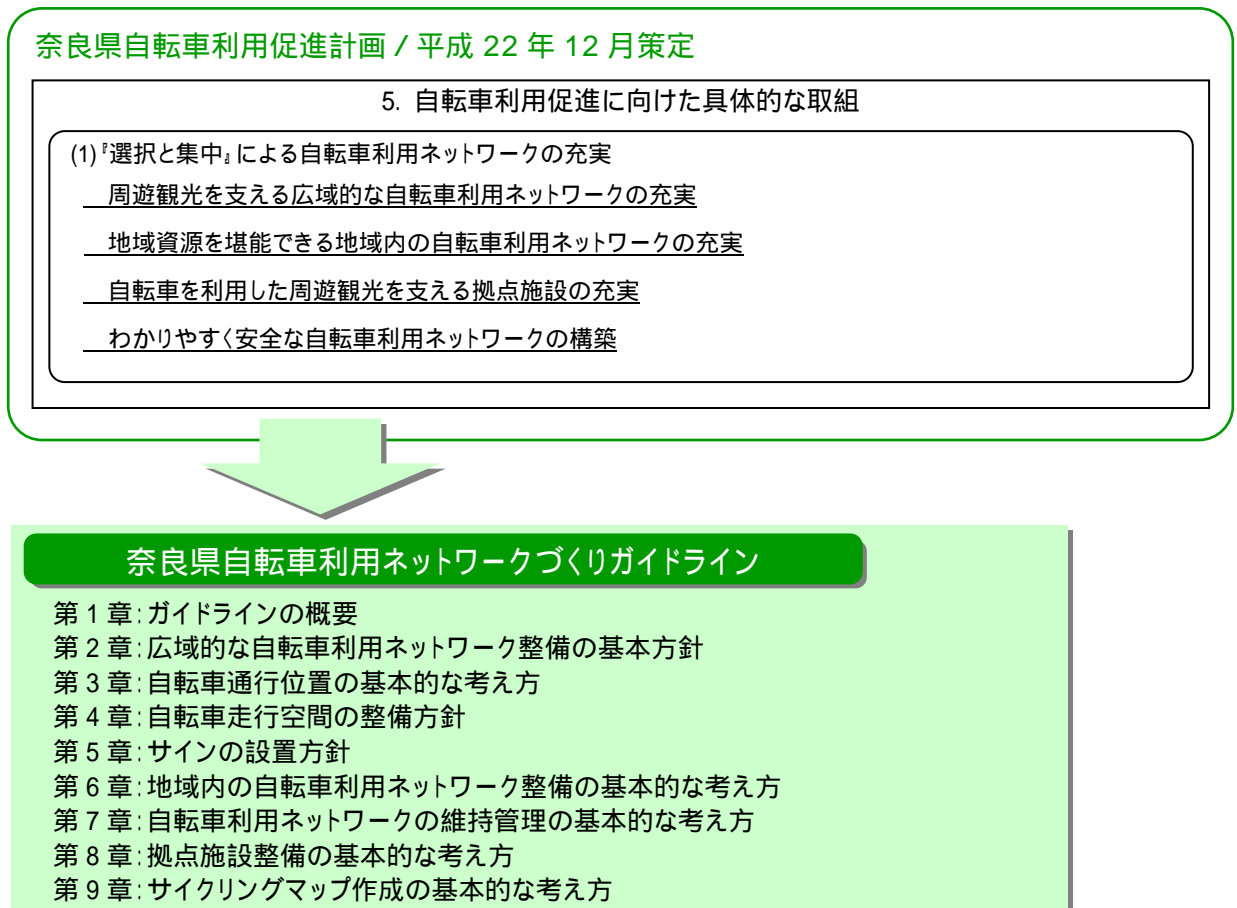


図 1.1 本ガイドラインの位置づけ

1.2.2 ガイドラインの策定目的

前述した位置づけを踏まえ、本ガイドラインの策定目的を以下に示す。

多様な主体が関わる「自転車利用ネットワークづくり」に関して、県内で統一した考え方や基準を定め、安全・快適でわかりやすい自転車利用ネットワークを構築すること。

1.3 ガイドラインの適用範囲と使い方

1.3.1 ガイドラインの適用範囲

本ガイドラインの適用範囲として、広域的な自転車利用ネットワークである幹線・補助幹線ルート、高原ルートについては、国道・県道・市町村道の全てにおいて適用を基本とするが、地域内の自転車利用ネットワークについては、各地域の実情や独自の取組を勘案した上で適用する。

ルート種類の定義は P2-3 を参照。

1.3.2 ガイドラインの使い方

本ガイドラインは、自転車利用ネットワークを計画・整備・管理するにあたり、技術的な基準や留意事項を確認するものである。

1.3.3 ガイドラインの改定の考え方

本ガイドラインは、関係法令（道路交通法、道路構造令等）の改定の動向や、自転車利用者のニーズや社会情勢等の動向を踏まえ、ガイドラインの項目・内容について適宜改定していくものである。

なお、自転車走行空間の整備等については、国内外の先行整備事例や大学等での研究により、新たな知見が蓄積されている段階であるため、これらの知見を適宜取り入れつつ、本ガイドラインの充実を図ることとする。

1.4 ガイドラインの構成

本ガイドラインは、第1章第2節に示した策定目的を踏まえ、下表の全9章で構成する。

表 1.1 本ガイドラインの構成

章	見出し	記載概要
1	ガイドラインの概要	☞ ガイドラインの全体構成と適用範囲を提示し、ガイドラインが担う役割を明確化するとともに、ガイドラインの使い方について記載する。
2	広域的な自転車利用ネットワーク整備の基本方針	☞ 広域的な自転車利用ネットワークとして目指すべき安全性・快適性の条件と、短期・中長期における整備方針及び道路を新設・改築する場合の整備方針を記載する。
3	自転車通行位置の基本的な考え方	☞ 自転車走行空間の整備やサインの設置を検討する際の前提となる、自転車の通行位置の基本的な考え方を記載する。
4	自転車走行空間の整備方針	☞ 「自転車走行空間の整備」について、短期及び中長期的視点のそれぞれについて、自転車走行空間の安全性を向上させるための整備方針を記載する。
5	サインの設置方針	☞ 「サインの設置」について、対象とするサインの種類と役割を明確化し、「案内誘導」・「注意喚起」の2種類のサインの仕様、設置方法等について記載する。
6	地域内の自転車利用ネットワーク整備の基本的な考え方	☞ 地域内の自転車利用ネットワーク整備について、ルート設定やネットワーク整備の基本的な考え方を記載する。
7	自転車利用ネットワークの維持管理の基本的な考え方	☞ 自転車利用ネットワークの維持管理の基本的な考え方と維持管理方法について記載する。
8	拠点施設整備の基本的な考え方	☞ 自転車利用者の利便性向上に資する拠点施設整備に関する基本的な考え方について記載する。
9	サイクリングマップ作成の基本的な考え方	☞ 自転車利用者の利便性向上に資するサイクリングマップ作成の基本的な考え方について記載する。
(参考1)	関連法令の整理	☞ 自転車利用ネットワーク整備の前提条件として、関連法令の自転車に関する規定を記載する。 (道路法(道路構造令)、道路交通法)
(参考2)	看板サインの構造図	☞ 看板サインの設置イメージと標準的な構造図を記載する。

本ガイドラインの構成イメージを以下に示す。

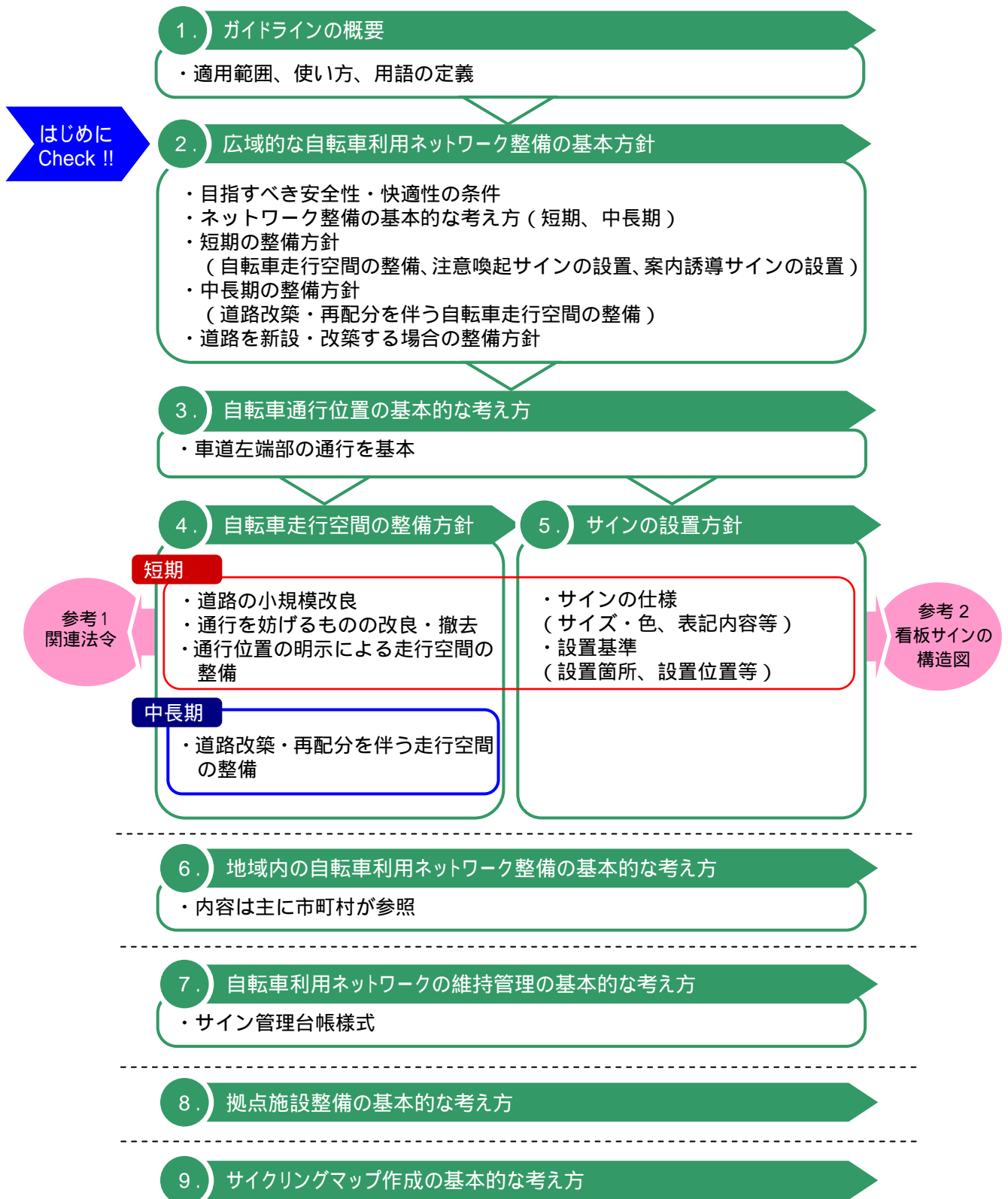


図 1.2 ガイドラインの構成イメージ

1.5 用語の定義

本ガイドラインで使用する用語の定義を下表に示す。

表 1.2 用語の定義(1/2)

用語	定義
自転車利用ネットワーク	自転車の利用しやすさを高めるため、既存道路を活用し、まちなか巡りから広域周遊に対応した「奈良県自転車利用促進計画」において位置づけられた広域的な自転車利用ネットワーク（幹線・補助幹線ルート、高原ルートより構成）と地域内の自転車利用ネットワークの総称をいう。
自転車走行空間の整備	現況の道路区域内で実施可能な、自転車利用者の安全性・快適性を向上させるための道路の小規模改良、通行を妨げるものの改良・撤去や通行位置明示による自転車走行空間の整備をいう。 また、「自転車道の設置」等の道路改築や道路空間の再配分を伴う自転車走行空間の整備も含める。
サインの設置	道路標識令に規定されていない「法定外サイン」として、自転車利用者に自転車ルートの進行方向を案内する「案内誘導サイン」やルート上の危険箇所等について自転車利用者やドライバーに対して注意を促す「注意喚起サイン」の設置をいう。
自転車道	道路構造令第2条第2号に規定する道路の部分で、かつ道路交通法第2条第3号の3に規定する道路をいう。
自転車専用通行帯（自転車レーン）	道路交通法第20条第2項の規定により自転車の通行区分が道路標示で指定された専用通行帯（道路標示「普通自転車の歩道通行部分」で指定されたものは除く。）をいう。
自転車歩行者道（自歩道）	道路構造令の第2条第3号に規定する道路の部分で、かつ道路交通法第63条の4第1項に規定する「普通自転車の歩道通行可」の規制を受けているものをいう。 また、幅員3m未満であっても普通自転車の歩道通行可の規制を実施しているものは自転車歩行者道と定義する。
自転車通行位置の明示	自転車歩行者道において、自転車交通と歩行者通行の分離を図るために、道路標示（規制標示「普通自転車の歩道通行部分」（114の3））や舗装の色・材質の違い等により自転車の通行位置を明示したものをいう。
自転車歩行者専用道路	道路法第48条の13第2項に規定する専ら自転車及び歩行者の一般交通の用に供する道路または道路の部分（当該道路の他の部分と構造的に分離されているものに限る。）であり、かつ、当該道路を自転車歩行者専用道路とするため、道路標識（「自転車及び歩行者専用」（標識325の3））を設置したものをいう。

表 1.3 用語の定義(2/2)

用 語	定 義
歩道	道路構造令第 2 条第 1 号に規定する道路の部分で、かつ、道路交通法第 63 条の 4 第 1 項に規定する「普通自転車の歩道通行可」の規制を受けていないものをいう。
路肩	道路構造令第 2 条第 12 号に規定する道路の部分で、路上施設を設置する保護路肩を含めた部分をいう。
自転車ルート	自転車利用ネットワークに該当する道路をいう。
拠点施設	鉄道や自家用車から自転車への乗り換えや、情報発信、トイレ、休憩スポット等としての機能を有する施設をいう。

1.6 参考図書・基準等

本ガイドラインを参照するにあたり、参考となる図書や基準等を下表に示す。

表 1.4 参考図書・基準等

参考図書・基準等	発行
自転車利用環境整備ガイドブック	平成 19 年 10 月 国土交通省 道路局地方道・環境課
自転車走行空間の設計のポイント	平成21年7月 国土交通省道路局地方道・環境課 警察庁交通局交通規制課 国土技術政策総合研究所道路研究部
自転車施策推進に係る地方説明会における疑義と回答事例集	平成20年11月 国土交通省道路局地方道・環境課 警察庁交通局交通規制課 国土技術政策総合研究所道路研究部
自転車道等の設計基準解説	昭和49 年10 月 (社)日本道路協会
道路構造令の解説と運用	平成16年2月 (社)日本道路協会
移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令	平成18 年12 月19 日 国土交通省令第 116 号
歩道における安全かつ円滑な通行の確保について	平成11年9月10日 国土交通省都市局長・道路局長通達
改訂版 道路の移動等円滑化整備ガイドライン	平成20年2月 (財)国土技術センター
道路標識設置基準・同解説	昭和62年1月 (社)交通工学研究会
路面標示設置の手引き	平成10年5月 (社)交通工学研究会



2 広域的な自転車利用ネットワーク整備の基本方針

【本章の概要】

本章では、広域的な自転車利用ネットワークとして目指すべき安全性・快適性の条件と、短期・中長期における整備方針及び道路を新設・改築する場合の整備方針を記載する。

本章の構成は、以下の通りである。

2.1 自転車利用ネットワークの概要

本節では、自転車利用ネットワークを形成するルートの種類や設定の考え方等について記載する。

2.2 広域的な自転車利用ネットワーク整備の基本的な考え方

本節では、広域的な自転車利用ネットワークとして目標とする安全性・快適性の条件と、ネットワーク整備の基本的な考え方について記載する。

2.3 広域的な自転車利用ネットワークの整備方針

本節では、広域的な自転車利用ネットワークの整備方針として、短期・中長期における安全性と快適性の向上に関する整備方針及び道路を新設・改築する場合の整備方針について記載する。

2.1 自転車利用ネットワークの概要

本節では、自転車利用ネットワークを形成するルートの種類や設定の考え方等について記載する。

2.1.1 自転車利用ネットワークを形成するルートの種類

自転車利用ネットワークを形成するルートの種類の定義を下表に示す。

表 2.1 ルート種類の定義

用語		定義
広域的な 自転車利用 ネットワーク	幹線ルート	大和平野内における複数の観光エリア等を移動できるループ状のルートをいう。
	補助幹線ルート	幹線ルートをショートカットするルートをいう。
	高原ルート	大和平野外における主要な観光エリアを結ぶルートをいう。
地域内の 自転車利用 ネットワーク	地域内ルート	広域的な自転車利用ネットワークに接続し、各地域内の観光資源や地域資源等を巡るためのルートをいう。

2.1.2 自転車利用ネットワークの対象利用者

本ガイドラインでは、自転車利用ネットワークの利用者として、自転車の利用レベルに応じてハイ・ミドル・ローユーザーの3階層の利用者を想定しており、これらの利用者層の定義を下表に示す。

表 2.2 利用者層の定義

利用者層	定義
ハイユーザー	自分の自転車で走ることを目的に、頻繁に長距離走行や自転車関連イベントに参加する自転車利用者層をいう。
ミドルユーザー	自分の自転車またはレンタサイクルで、主に観光・レジャーを目的に、短中距離走行を楽しむ自転車利用者層をいう。
ローユーザー	観光にあまり自転車を利用していない層をいう。

2.1.3 自転車利用ネットワークの設定の考え方

自転車利用ネットワークの設定の考え方について以下に示す。

- ・ 広域的な自転車利用ネットワークについては、既存の大規模自転車道を活用するとともに、自転車愛好家や市町村等の意見を踏まえて、自転車利用の安全性に配慮し、沿道景観等を楽しむことができるよう、交通量の少ない道路を選択するほか、旧街道、山麓・河川沿いの道路を積極的に活用する。
- ・ 広域的な自転車利用ネットワークについては、今後、自転車利用者の意見を聞きながら充実を図っていく。
- ・ 地域内の自転車利用ネットワークについては、地域内の観光資源や地域資源等を巡るためのルートを設定する。

地域内の自転車利用ネットワークの詳細は第7章を参照。

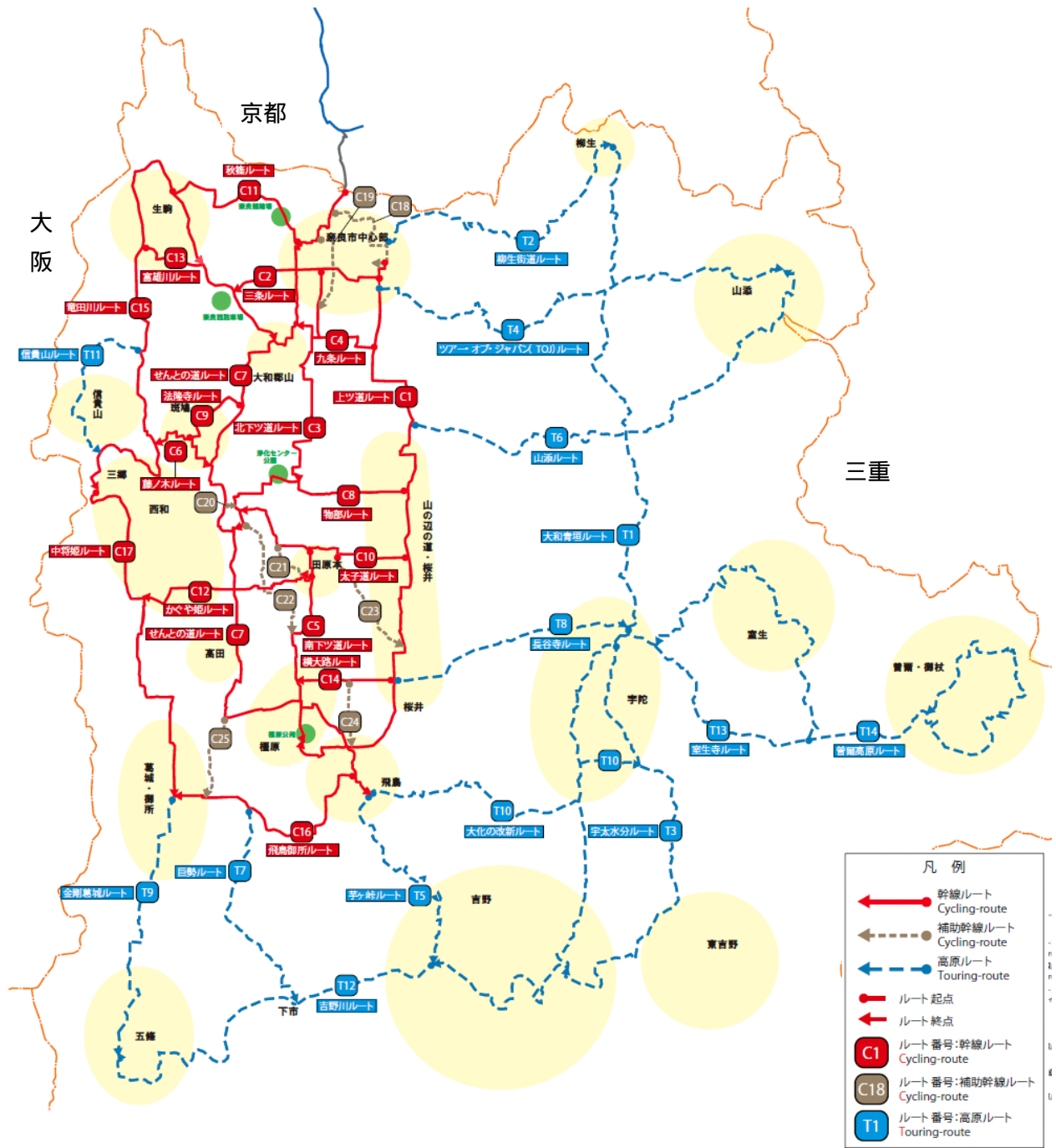


図 2.1 奈良県における広域的な自転車利用ネットワーク

2.1.4 自転車利用ネットワーク上の自転車走行空間

現状の自転車利用ネットワーク上に見られる自転車走行空間と通行方法を下表に示す。

自転車利用ネットワーク全体のうち、車道の左側端部（1車線道路、多車線道路）を通行する区間の割合が多くを占めている。

表 2.3 自転車利用ネットワーク上の自転車走行空間

走行空間の種類	自転車通行方法	ネットワーク上の事例
車道左側端部 (1車線道路)	・車道の左側端を一方通行（左側通行）で通行	
車道左側端部 (多車線道路)	・路肩または最左車線の左側端を一方通行（左側通行）で通行	
自転車歩行者道	・自転車歩行者道内の車道寄り部分を対面通行（左側通行）で通行	
自転車歩行者道の通行位置明示	・公安委員会の規制により自転車通行位置が指定されている場合は、指定部分を対面通行（左側通行）で通行	
自転車歩行者専用道路	・自転車歩行者専用道路を対面通行（左側通行）で通行	
自転車道	・自転車道内を対面通行（左側通行）で通行	 (現状のネットワーク上には存在しない)
自転車専用通行帯 (自転車レーン)	・自転車専用通行帯内を一方通行（左側通行）で通行	 (現状のネットワーク上には存在しない)

自転車通行方法の詳細は第4章及び「(参考1) 関連法令の整理」を参照。

2.2 広域的な自転車利用ネットワーク整備の基本的な考え方

本節では、広域的な自転車利用ネットワークとして目指すべき安全性・快適性の条件とネットワーク整備の基本的な考え方について記載する。

2.2.1 目指すべき安全性・快適性の条件

広域的な自転車利用ネットワークとして目指すべき安全性・快適性の条件を下表に示す。

表 2.4 目指すべき安全性・快適性の条件

安全性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者・自動車交通量に応じた安全な走行空間が確保されていること。 ・ 段差や通行を妨げるものがなく安全に走行できること。 ・ 交差点内を安全に横断できること。 ・ 交差点部等、特に他者（自動車、歩行者）との交錯が発生する箇所を事前に把握できること。 ・ ドライバーが自転車の存在に注意して運転している環境であること。 ・ 自転車走行に対して歩行者が安全であること。
快適性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利用者が迷わず円滑に自転車利用ネットワークを周遊できること。 ・ 利用者が自転車ルート上の概ねの現在地を把握できること。

2.2.2 広域的な自転車利用ネットワーク整備の基本的な考え方

広域的な自転車利用ネットワーク整備の基本的な考え方を以下に示す。

短期（概ね3年間）的には、道路の小規模改良やサイン設置等により、安全性・快適性を向上させ、ネットワークの概成を図る。また、中長期（5～10年間）的には、自転車走行空間の整備等により安全性を向上させ、ネットワークの充実を図る。

2.3 広域的な自転車利用ネットワークの整備方針

本節では、広域的な自転車利用ネットワークの整備方針として、短期・中長期における安全性と快適性の向上に関する整備方針及び道路を新設・改築する場合の整備方針について記載する。

広域的な自転車利用ネットワークの整備方針を以下に示す。

- ・ 短期的には、現行の道路区域内で実施が可能な「注意喚起サインの設置」と「自転車走行空間の整備（道路の小規模改良等）」により、ネットワークの安全性を向上させる。あわせて、統一したデザインによる「案内誘導サインの設置」により、ネットワークの快適性を向上させる。
- ・ 中長期的には、道路改築や道路空間の再配分を伴う「自転車走行空間の整備」により、安全性を向上させ、ネットワークの充実を図る。
- ・ ネットワーク上で道路を新設・改築する場合は、新たな自転車走行空間の整備を検討・実施する。

2.3.1 短期における整備方針

短期的（概ね3年）には、現行の道路区域内で実施が可能な「注意喚起サインの設置」と「自転車走行空間の整備」によりネットワークの安全性を向上させるとともに、「案内誘導サインの設置」によりネットワークの快適性を向上させる。

(1) 短期におけるネットワーク整備の進め方

短期におけるネットワーク整備の進め方を以下に示す。

ネットワークの安全性・快適性・連結性に留意しつつ、「多くの利用者が想定されるルート」や「地域のまちづくりに資するルート」から先行して整備する。

(2) 安全性の向上に関する整備方針

短期的には、現行の道路区域内で実施が可能な「注意喚起サインの設置」と「自転車走行空間の整備（道路の小規模改良等）」により安全性を向上させる。

1) 注意喚起サインの設置

注意喚起サインに関する整備方針を下表に示す。

表 2.5 短期の安全性向上のための整備方針(注意喚起サイン)

注意喚起サインの設置	単路部	<p>【自転車に対する注意喚起】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車歩行者道を通行する区間は「歩行者優先」サインを設置する。 <p>【自動車に対する注意喚起】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車道の左端部を通行する区間はドライバー向け「幅寄せ注意」サインを設置する。 ・現状で、自動車交通量が多い場合、「幅寄せ注意」または「左側通行」サインの設置間隔の短縮、車両に対する速度抑止対策（減速マーク等）を実施する。
	交差点部	<p>【自転車に対する注意喚起】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量の多い多車線道路を横断する場合や1車線道路同士の交差点で、特に見通しの悪い交差点では、自転車に対し「自動車注意」または「歩行者注意」のサインを設置する。 <p>【自動車に対する注意喚起】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通量の多い多車線道路を横断する場合、多車線道路を走行する自動車に対し「自転車横断注意」のサインを設置する。

交差道路に歩道が設置されていない場合は「自動車注意」、設置されている場合は「歩行者注意」のサインを設置する。

2) 自転車走行空間の整備

自転車走行空間に関する整備方針を下表に示す。

表 2.6 短期の安全性向上のための整備方針(自転車走行空間)

自転車走行空間の整備	単路部	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道乗り入れ部の段差解消や路面状況（舗装）を改善する。 ・車止めの改良・撤去や不法占用物件を除去する。 ・通行位置明示、通行規制¹により自転車走行空間を整備する。 ・自転車利用者等のニーズを踏まえ、安全性の観点から必要性を確認した上で、照明設備の設置を検討する。
	交差点部 ^{2,3}	<ul style="list-style-type: none"> ・隅切が無く見通しが悪い交差点は、注意喚起の他、カーブミラーの設置等、各種対策を検討する。 ・現状で自転車・自動車交通量の多い交差点では、自転車横断帯の設置⁴や交差点のカラー化について警察と協議する。 ・夜間において、特に暗い交差点⁵については、照明設備の設置を検討する。

1 自動車交通量が多く、ロー及びミドルユーザーの車道通行が望ましくない場合、幅員 2m 以上の歩道を有する区間においては、歩行者交通量に留意しつつ、「普通自転車通行可（自転車歩行者道への変更）」の規制について警察と協議する。

2 交差点部は現在の形状・交通処理方式に準ずることを基本とする。

3 道路の横断は、交差道路に対し直角を原則とする。

4 大規模自転車道等において幹線道路を横断する場合に設置を検討する。ただし、自転車の走行空間（自転車歩行者道や自転車歩行者専用道路等）が連続していない場合は設置できない。

5 自転車・自動車交通量の多い交差点において設置を検討する。

(3) 快適性の向上に関する整備方針

ネットワークの快適性は、統一したデザインによる「案内誘導サインの設置」によって短期（概ね3年）で向上させる。

案内誘導サインに関する整備方針を下表に示す。

表 2.7 短期の快適性向上のための整備方針(案内誘導サイン)

案内誘導サインの設置	単路部	<ul style="list-style-type: none"> ・ 統一デザインの看板等を設置し、自転車ルートを示す¹。 ・ 大和平野部では約1km毎、山間部では2~3km毎に目的地(起終点等)までの距離を示す。 ・ 車道の左端部を通行する区間は「左側通行」サインを設置する²。 ・ 自転車道や自転車レーン等の自転車走行空間を整備した場合、フットサインで通行位置を示す。
	交差点部	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車ルートの交差点や屈曲部の手前でルート方向と目的地(起終点等)を示すサインを設置する。 ・ 直進部の主要交差点手前でルート方向と目的地(起終点等)を示すサインを設置する。 ・ 自転車の横断位置が特にわかりにくい交差点等では、横断位置を示すサインを設置する。

- 案内誘導サインを連続して設置することにより、ドライバーに対して、自転車ルートであることの認識を促し、自転車利用者の安全性を向上させる効果も期待できる。
- 歩道と並行して車道の左端部を通行する区間では、「左側通行」の表現が歩道上の左側であると誤解を招く可能性があるため「左側通行」サインは設置せず、代わりに「幅寄せ注意」サインを設置する。

2.3.2 中長期における整備方針

中長期的には、道路改築や道路空間の再配分を伴う「自転車走行空間の整備」により、安全性を向上させ、ネットワークの充実を図る。

中長期における自転車走行空間に関する整備方針を下表に示す。

表 2.8 中長期の整備方針(自転車走行空間)

自転車の走行空間の整備	単路部	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者・自動車交通量が増加した場合には、安全性の観点から必要性を確認した上で、自転車道の整備等自転車走行空間の整備を検討する^{1,2}。
	交差点部	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車・自動車交通量が増加した場合は、自転車横断帯の設置³や交差点のカラー化を警察と協議する。

- 整備手法の検討にあたっては、沿道利用の状況や自転車ルートの前後区間との連続性、当該区間の歩行者・自転車交通量等に留意する。
- 自転車利用者が交差点内を安全に通行できるように、道路状況や交通状況に応じて、自転車の通行方法を検討する。
- 大規模自転車道等において多車線道路を横断する場合に設置を検討する。ただし、自転車の走行空間(自転車歩行者道や自転車歩行者専用道路等)が連続していない場合は設置できない。

2.3.3 道路を新設・改築する場合の整備方針

ネットワーク上で、道路を新設・改築する場合は、新たな自転車走行空間の整備を検討・実施する。

道路を新設・改築する場合の自転車走行空間に関する整備方針を下表に示す。

表 2.9 道路を新設・改築する場合の整備方針(自転車走行空間)

自転車 走行空間 の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ ネットワーク上で、道路を新設・改築する場合は、自転車道や自転車専用通行帯等の自転車専用の走行空間整備を検討する。 ・ 自転車専用の走行空間整備が困難な場合においても、車道左側を通行する自転車利用者の安全性を高めるため、路肩空間の確保(幅員 1m 以上)に努める。
--------------------	--

自転車走行空間整備の検討に際しては、自転車利用者の危険性や、沿道利用の状況、前後の自転車通行位置との連続性等を考慮する。

<参考> 自転車事故の発生箇所について

平成 19 年に発生した国内の自転車関連事故について、事故発生箇所の内訳をみると、交差点内での事故が約 7 割を占めており、自転車利用者の安全性を向上させる上で、特に、交差点における安全対策の重要性が高いことがわかる。

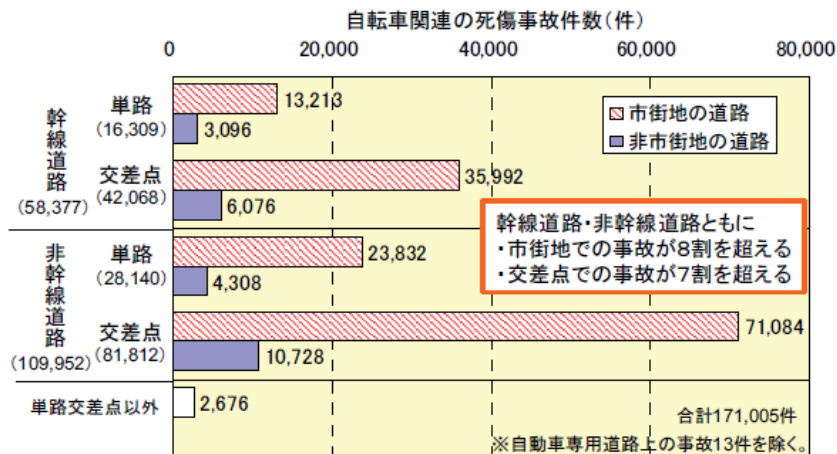


図 自転車関連交通事故の発生箇所別件数(平成 19 年)

出典 国土交通省国土技術政策総合研究所資料

< 参考 > 短期と中長期における広域的な自転車利用ネットワーク整備の検討内容

< 短期(概ね3年)の整備検討内容 >

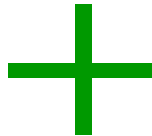
安全性の向上

【自転車走行空間の整備】

- 4 自転車走行空間の整備方針
 - 4.1 短期的視点における自転車走行空間の整備
 - 4.1.1 道路の小規模改良
 - (1) 段差の解消
 - (2) 路面状況(舗装)の改善
 - 4.1.2 通行を妨げるものの改良・撤去
 - (1) 車止めの改良・撤去
 - (2) 不法占用物件の除去(路上駐車、路上看板、放置自転車等)
 - 4.1.3 通行位置の明示による走行空間の整備
 - (1) 路肩のカラー化による自転車走行空間の整備
 - (2) 自転車歩行者道における自転車通行位置の明示

【注意喚起サインの設置】

- 5 サインの設置方針
 - 5.4 注意喚起サインの整備方針
 - 5.4.1 注意喚起サインの仕様
 - 5.4.2 注意喚起サインの設置基準



快適性の向上

【案内誘導サインの設置】

- 5 サインの設置方針
 - 5.3 案内誘導サインの整備方針
 - 5.3.1 案内誘導サインの仕様
 - 5.3.2 案内誘導サインの設置基準

< 中長期(5~10年)の整備検討内容 >

安全性の向上

【自転車走行空間の整備】

- 4 自転車走行空間の整備方針
 - 4.2 中長期的視点での自転車走行空間の整備
 - 4.2.1 自転車道の整備
 - 4.2.2 自転車専用通行帯(自転車レーン)の整備
 - 4.2.3 自転車歩行者道の整備
 - 4.2.4 自転車歩行者専用道路の整備

3 自転車通行位置の基本的な考え方

【本章の概要】

本章では、自転車走行空間の整備やサインの設置を検討する際の前提となる、自転車の通行位置の基本的な考え方について記載する。

本章の構成は、以下の通りである。

3.1 自転車の基本的な通行位置

本節では、自転車利用ネットワークにおける自転車の基本的な通行位置について記載する。

3.2 自動車交通量が多い区間等での自転車通行位置

本節では、自動車交通量が多い等の理由で、自転車利用者の車道通行が望ましくないと判断される場合の通行位置の考え方について記載する。

3.1 自転車の基本的な通行位置

自転車利用ネットワーク上における自転車の基本的な通行位置を以下に示す。

自転車の通行位置は、『車道の左端部』を基本とする。

本ガイドラインでは、自転車の通行位置として「車道の左端部」を基本として設定し、自転車走行空間の整備やサインの設置を検討する。

表 3.1 基本的な自転車の通行位置

	通行位置の考え方	通行位置イメージ
基本パターン	車道の左端部を通行する。	

自転車道、自転車専用通行帯、自転車（歩行者）専用道路を有する場合は、これらの走行空間を通行位置とする。

3.2 自動車交通量が多い区間等での自転車通行位置

自転車の通行位置として車道の左端部を基本とするが、自動車交通量が多い区間等において、一般の自転車利用者(ロー及びミドルユーザー)の安全確保の視点から車道の左端部の通行が望ましくないと判断される場合には、当該区間の道路状況に応じて、歩行者交通量に留意しつつ、自転車歩行者道を自転車の通行位置として設定し、自転車走行空間の整備やサインの設置を検討する。自動車交通量が多い区間等での自転車通行位置の考え方を下表に示す。

なお、自転車通行位置を設定する際には、自転車利用者の混乱を防ぐために、短い区間で不連続に通行位置が切り替わることがないように、通行位置として一定の連続性確保に配慮することとする。

表 3.2 自動車交通量が多い区間等での自転車通行位置の考え方

		通行位置の考え方	通行位置イメージ
自転車歩行者道設置区間	幅員4m以上	自転車走行空間の整備やサインの設置を検討する際に、主たる利用者がロー及びミドルユーザーである場合 ¹ は、自転車歩行者道上の通行位置を歩行者と自転車で分離した上で、徐行またはすぐに徐行に移れる速度を前提に、自転車歩行者道を自転車の通行位置として設定する ^{2,3} 。	
	幅員4m未満	自転車走行空間の整備やサインの設置を検討する際に、主たる利用者がロー及びミドルユーザーである場合 ¹ は、徐行を前提に、自転車歩行者道を自転車の通行位置として設定する ^{2,3,4} 。	
自転車歩行者道未設置区間		ローユーザー等を含めて車道の左端部を自転車の通行位置として設定する ^{5,6} 。	

- 1 基本的に、大和平野に位置する自転車ルートが該当する。ただし、通行位置の設定にあたっては、実際の自転車の利用状況を確認することが必要である。
- 2 道路両側に自転車歩行者道が設置されている区間では、進行方向左側の自転車歩行者道を通行位置として設定する。
- 3 歩行者の安全性確保の観点より、歩行者交通量が多い場合は、自転車歩行者道を通行位置に設定することは望ましくない。
- 4 ローユーザー等向けに自転車歩行者道を通行位置とする場合は、歩行者優先であり、自転車走行は徐行が原則であることから、「歩行者優先」の注意喚起サインを設置する。
- 5 注意喚起サインの設置密度を高めることや車両に対する速度抑止対策(減速マーク等)の実施等の暫定的な整備を行い、将来的に自転車交通量が増えてきた場合は、道路改築等による自転車走行空間の整備を検討する。
- 6 幅員2m以上の歩道を有する場合は、歩行者交通量に留意しつつ、「普通自転車通行可(自転車歩行者道への変更)」の規制について警察と協議する。

4 自転車走行空間の整備方針

【本章の概要】

本章では、「自転車走行空間の整備」について、短期及び中長期的視点のそれぞれについて、自転車走行空間の安全性を向上させるための整備方針を記載する。

本章の構成は、以下の通りである。

4.1 短期的視点での自転車走行空間の整備

本節では、早期に広域的な自転車利用ネットワークの概成を図るために、短期的に実施する自転車走行空間の整備内容を記載する。

4.2 中長期的視点での自転車走行空間の整備

本節では、道路改築や道路空間の再配分を伴う自転車走行空間の整備手法について概要を記載する。

本ガイドラインは、基本的な整備内容を示すものであり、現場での適用にあたっては、現場毎の異なる道路状況、交通状況等を交通管理者（警察）と協議し、調整を図りながら整備を進めることとする。

4.1 短期的視点における自転車走行空間の整備

本節では、早期に広域的な自転車利用ネットワークの概成を図るために、短期的に実施する自転車走行空間の整備内容を記載する。

自転車の通行位置と主に対象となる整備検討内容を下表に示す。

表 4.1 自転車の通行位置と主に対象となる整備検討内容

整備内容 自転車の通行位置	道路の小規模改良			通行を妨げるものの改良・撤去		通行位置の明示による走行空間整備	
	段差の解消		路面の改善 (P4-3)	車止めの改良・撤去 (P4-4)	不法占用物件の撤去 (P4-5)	路肩のカラー化 (P4-5)	自歩道内の通行位置明示 (P4-7)
	交差点部 (P4-2)	歩道乗り入れ部 (P4-2)					
車道左側端部 (1車線道路)		1					
車道左側端部 (多車線道路)		1					
自転車歩行者道	2						
自歩道内の通行位置明示							
自転車歩行者専用道路							
自転車道							
自転車専用通行帯 (自転車レーン)							

1 自転車歩行者道が設置されている場合。

2 視覚障害者が道路端を判別可能であることや自転車の走行速度を過度に上昇させないことに留意する。

4.1.1 道路の小規模改良

(1) 段差の解消

1) 交差点部での段差の解消

自転車歩行者道で自転車の通行位置を明示している場合、交差点における自転車横断帯へのすり付け部分は滑らかな構造とする。ただし、自転車の速度が上昇しすぎて歩行者や車椅子利用者を危険にさらさないよう、沿道利用の状況を勘案して実施することが望ましい。

なお、自転車歩行者道で自転車の通行位置を明示せず、自転車と歩行者を分離しない場合は、視覚障害者が道路端を判別可能であることや自転車の走行速度を過度に上昇させないことに留意した上で整備を行うこととする。

構造基準については「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」による。



図 4.1 自転車横断帯のすり付け部分

自転車横断帯の部分のみ滑らかにすり付けている事例(香川県高松市)



2) 交差点手前の歩道乗り入れ部での段差の解消

車道を走行している自転車について左折巻き込み事故等の危険性に配慮し、交差点手前で自転車を自転車歩行者道に乗り上げさせる場合、自転車が自転車歩行者道内へ進入するために設置する乗り入れ部は、滑らかにすり付けることとする。また、自転車が自転車歩行者道内に進入する際に、急なハンドル操作を伴わないように、乗り入れ部の長さを十分に確保することが望ましい。なお、車道に誘導する際にも同様に考慮することとする。

主に車道の左端部を通行することが多いハイユーザー層にとっては、自転車ルート of 直進性を損なうことから、当該区間の主な利用者層がロー及びミドルユーザー層であり、特に安全性を考慮する場合に検討する。

<参考> 乗り入れ部の縁石形状の基準

「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」では、右図のような滑らかなすり付けを考慮した縁石の形状の基準を示している。

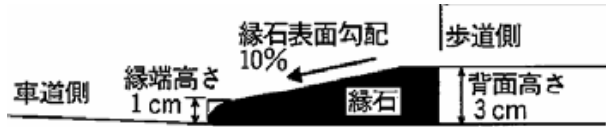


図 乗り入れ部の縁石の基準例

歩道乗り入れ部を滑らかにすり付けている事例(神奈川県川崎市)



歩道乗り入れ部の長さを十分に確保している事例(富山県富山市)

歩道乗り入れ部は6mの長さを確保



交差点に進入させない場合、自転車の交差点進入禁止規制(144-4)を実施し、自転車を自転車歩行者道に乗せる。



(2) 路面状況(舗装)の改善

工事による埋め戻しや樹木の根、舗装のひび割れ等により、自転車の走行時にハンドルを取られるような路面の不整合、凹凸が生じている場合は、路面状況を改善することが望ましい。

工事による埋め戻しにより路面に凹凸が生じている事例



舗装のひび割れにより路面に凹凸が生じている事例





4.1.2 通行を妨げるものの改良・撤去

(1) 車止めの改良・撤去

車止めは主に自動車の進入を防ぐために設置されるものであるが、その形状や設置形態によっては、自転車の円滑な通行を妨げる場合がある。隊列で走行する場合、車止めが設置されていると前走車の陰になり後続車が車止めに衝突することもある。

車止めの設置形態については、以下の状況を満たしているかを確認し、満たしていない場合は、関係機関等との協議の上で、車止めの改良や撤去を検討することが望ましい。

自転車を降りずに走行できるスペースが確保されていること

「道路構造令の解説と運用」によると自転車の占有幅は75cmとなっており、自転車を降りずに通行できる幅としては、余裕幅を見込んで1m以上の間隔を確保することが望ましい。

通り抜けが難しい間隔で設置されている事例



出典：「平成18年度自転車乗用に関する調査研究事業報告書（（財）日本サイクリング協会）」より

自転車利用者にとって、視認しやすい高さや色であること

自転車利用者が車止めに気付かずに衝突することが考えられるため、遠方からも十分に認識できる高さであることや、歩道の舗装色や周囲の景観に対してまぎらわしく無く、視認しやすい色であることが望ましい。

「自転車道等の設計基準解説」によると防護柵の高さは80cm程度となっており、車止めについても80cm程度の高さとするのが望ましい。

夜間時の自転車通行に対する安全性に配慮されていること

夜間でも自転車利用者が視認しやすいように、車止めに反射板等を付設することや、万が一の衝突時の衝撃を小さくするために、弾性タイプの部材を用いることが望ましい。

(2) 不法占用物件の除去(路上駐車、路上看板、放置自転車等)

自転車走行空間を有効に機能させるために、関係機関と連携し、「路上駐車」、「路上看板」、「放置自転車」等の通行を妨げるものを除去することが望ましい。

○路上駐車車両が自転車走行空間を占有している事例



4.1.3 通行位置の明示による走行空間の整備

路肩のカラー化や自転車歩行者道における自転車通行位置の明示等、通行位置の明示による自転車走行空間の整備手法について概要を記載する。

(1) 路肩のカラー化による自転車走行空間の整備

1) 特徴

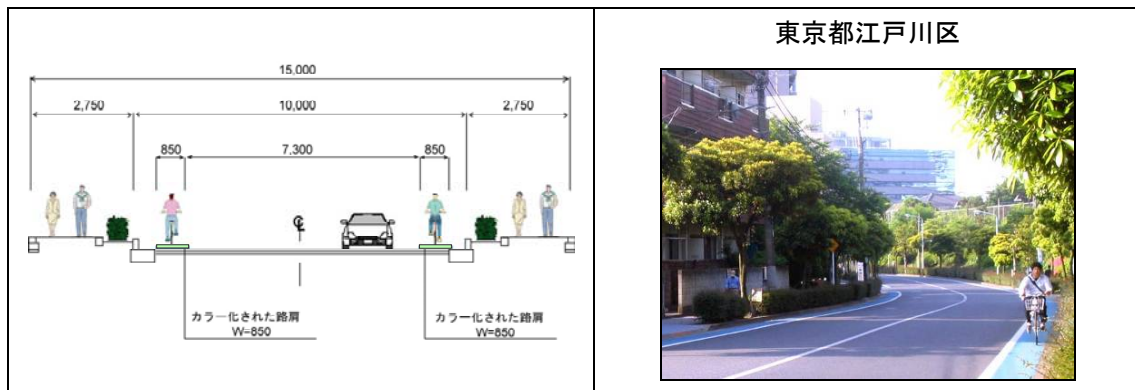
路肩幅に余裕がある場合において、路肩の平坦性を確保した上で、路肩のカラー化を施すことにより自転車走行空間を整備*するものであり、利用者に対して、自転車通行位置と自転車ルートとの連続性を明示するとともに、ドライバーに対して、自転車走行空間の存在を認識させ、自転車に対する注意を促すことが期待できる。

道路交通法に基づく自転車専用通行帯の規制を実施しないため、自転車の走行空間として幅員1m以上を確保しなくてもよく、現行の道路区域内での整備が可能な手法である。

また、本手法は自転車歩行者道との併設が可能である。

※ 検討実施にあたっては警察協議が必要。

表 4.2 路肩のカラー化により自転車走行空間を整備した事例



出典：自転車利用環境整備ガイドブック（国土交通省、警察庁）、平成19年10月

2) 通行方法

自転車は、道路（歩道等と車道の区別のある道路においては車道）の左側端に寄って通行しなければならない（道路交通法第18条第1項より）。

通行方法の詳細は「（参考1）関連法令の整理」を参照。

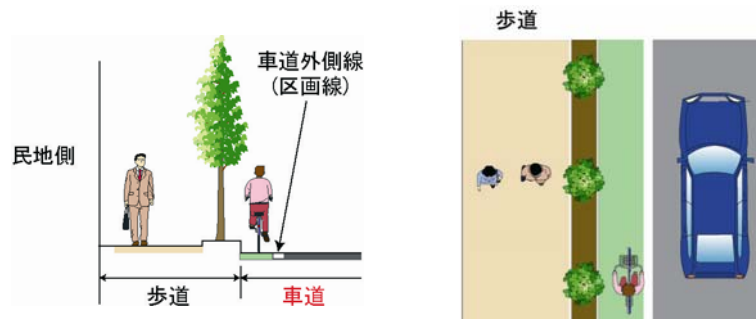


図 4.2 道路交通法で規定される車道の通行方法

3) 案内誘導方法

自転車利用者を路肩のカラー化を実施した自転車走行空間に誘導するため、通行位置を周知するとともに、逆走を防ぐために左側通行を明示するフットサイン等を設置することが望ましい（フットサインの詳細は第5章第3節を参照、A-7）通行位置推奨サイン）。

路肩をカラー化した事例（東京都世田谷区）



4) 留意事項

- ・ 自転車走行の安全性を確保するために、車道左側端のエプロン部の横断勾配や集水柵の蓋部について必要に応じて改良することを検討する。
- ・ 自転車の通行が駐停車車両に妨げられる恐れがあるため、違法駐停車車両の多い区間では、取締りの強化をあわせて実施することを検討する。
- ・ ドライバーに対して、自転車走行空間に進入しないことや、自転車に配慮した運転を行うように、自転車走行空間の存在を周知する必要がある。

(2) 自転車歩行者道における自転車通行位置の明示

1) 特徴

自転車歩行者道において、道路標示（規制標示「普通自転車の歩道通行部分」(114の3)）の設置や、舗装の色・材質の違い等により自転車の通行位置を明示するものであり、自転車と歩行者の分離を図り、自転車と歩行者双方の安全性を向上させることが期待できる。

ただし、整備の前提として、自転車と歩行者の走行空間を確保するための十分な幅員（幅員4m以上）を有している必要がある。

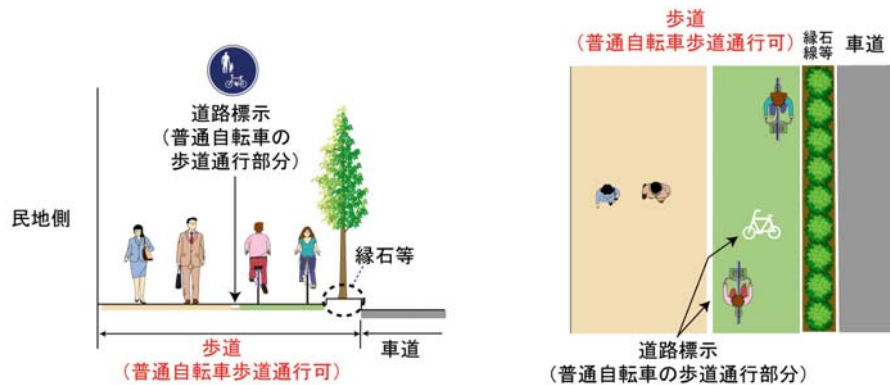


図 4.3 自転車歩行者道における自転車通行位置の明示のイメージ

2) 通行方法

- ・自転車の歩道通行可の交通規制が実施され、かつ自転車の通行すべき部分が指定されているときはその指定された部分を徐行しなければならず、また自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。(道路交通法第63条の4第2項より)
- ・ただし、自転車の通行指定部分については、当該部分を通行し、また通行しようとする歩行者がないときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができる。(道路交通法第63条の4第2項より)

通行方法の詳細は「(参考1) 関連法令の整理」を参照。

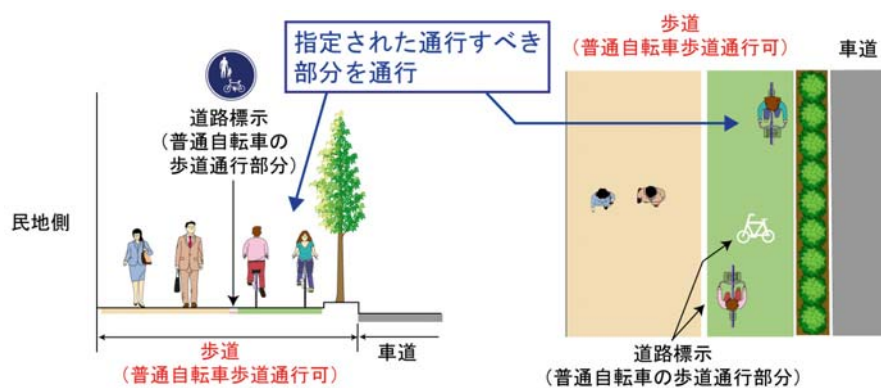
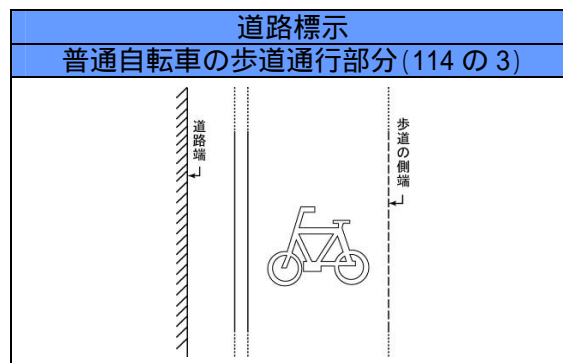


図 4.4 道路交通法で規定される普通自転車歩道通行可の交通規制が実施された歩道の通行方法

3) 通行位置の指定

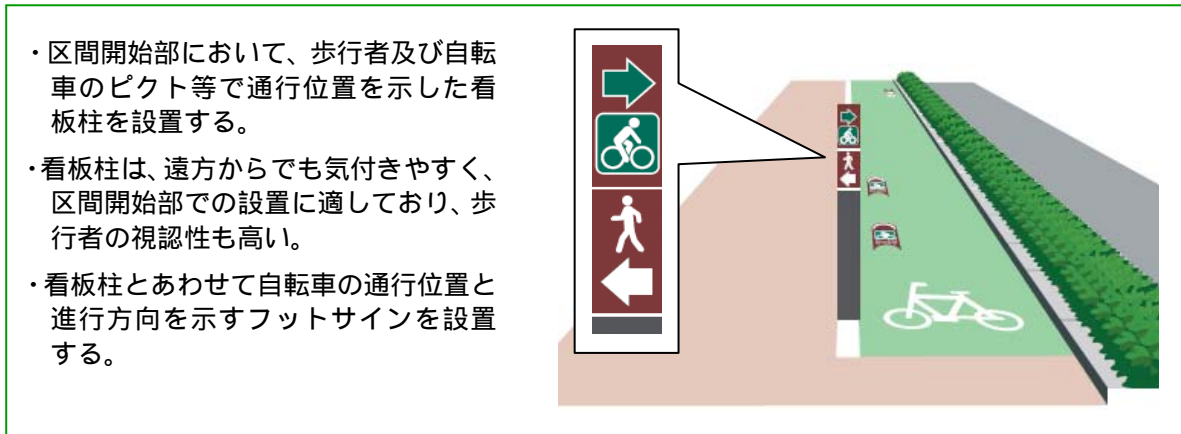
- ・ 通行位置の指定は、公安委員会が道路標示（規制標示「普通自転車の歩道通行部分」（114の3））により、自転車通行側と歩行者通行側の境の白線と自転車通行側の路面に自転車マークを表示することにより実施する。
- ・ 公安委員会が道路標示により通行部分を指定することとあわせ、道路管理者は、舗装の色や材質の組み合わせ等により自転車の通行位置の明示を行う。

表 4.3 普通自転車の歩道通行部分の道路標示



4) 留意事項


- ・ 公安委員会により通行位置指定の規制を実施するが、規制が認められなかった場合は、少なくとも、警察との協議の上で、道路管理者が実施できる施策として、舗装の色や材質の組み合わせ等による通行位置の明示を検討する。
- ・ 幅員に余裕がある場合は、分離効果をより高めるため、歩行者・自転車交通量に留意しつつ、柵やポールを設置等により物理的に走行空間を分離することが望ましい。
- ・ 自転車利用者や歩行者に対して、それぞれの通行位置を認識してもらうため、通行位置区分を明確にする補助看板を設置することが望ましい。設置にあたっては、交通量や幅員等の道路状況を考慮し、看板柱による誘導を基本とする。ただし、大きな交差点等において、遠方からの視認性を確保する必要がある場合には、架空看板による誘導についても検討する。
 検討にあたっては、奈良県 土木部 道路・交通環境課と協議すること。
- ・ 自転車の通行部分では、自転車が双方向で通行可能であるため、自転車同士がすれ違う際には、互いに左側に避けて通行する等走行マナーの周知やフットサイン等により左側通行を明示することが望ましい（フットサインの詳細は第5章第3節を参照、A-7）通行位置推奨サイン）。
- ・ 整備に際しては、前後区間との連続性や接続に特に留意する必要がある。
- ・ 道路両側に自転車歩行者道が設置されている区間では、案内誘導サインの連続性を確保するため、自転車ルートの利用者に対して、進行方向に対して左側の自転車歩行者道を通行するように推奨する必要がある。



- ・区間開始部において、歩行者及び自転車のピクト等で通行位置を示した看板柱を設置する。
- ・看板柱は、遠方からでも気付きやすく、区間開始部での設置に適しており、歩行者の視認性も高い。
- ・看板柱とあわせて自転車の通行位置と進行方向を示すフットサインを設置する。

図 4.5 自転車の通行位置区分を明確にする看板柱の設置イメージ

< 参考 > 自転車の通行位置区分を明確にする架空看板の設置事例

<p style="text-align: center;">高知県高知市</p> 	<p>< 概要 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行者及び自転車のピクト等で通行位置を示した看板を走行空間の上部に設置する。 <p>< 留意事項 ></p> <ul style="list-style-type: none"> ・特に、遠方から気付きやすいため、多車線道路同士の大きな交差点での使用に適している。 ・ただし、近中距離からは気付きにくいいため、適用には注意が必要である。 ・走行空間上に支柱を設置した場合、自転車が接触する恐れがある。 ・建築限界の影響があるため、標識の設置高さが高くなってしまう。 ・他の標識・表示に比べ設置コストが高い。
---	---

4.2 中長期的視点での自転車走行空間の整備

本節では、道路改築や道路空間の再配分を伴う以下の自転車走行空間の整備手法について概要を記載する。

中長期だけでなく短期においても、ネットワーク上で道路を新設・改築する場合については、新たな自転車走行空間の整備を検討する。

なお、整備手法の検討にあたっては、沿道利用の状況や自転車ルートの前後区間との連続性、当該区間の歩行者・自転車交通量等に十分留意することとする。

自転車道の整備
 自転車専用通行帯（自転車レーン）の設置
 自転車歩行者道の整備
 自転車歩行者道の通行位置明示
 自転車歩行者専用道路の整備

自転車歩行者道の通行位置明示の整備手法は第4章第1節第3項を参照。

4.2.1 自転車道の整備

(1) 特徴

自転車が走行するための空間として、縁石・柵等の工作物により物理的に分離された自転車専用の走行空間を設け、自転車と自動車、歩行者との分離を図るものである。自転車の走行空間が物理的に分離されているため、自転車利用者が安心して通行することが可能であり、歩行者の安全性も確保できる。

自転車道が設置されている道路では、自転車は自転車道を走行しなくてはならず、自転車道を設置する場合には、利用者の利便性等を考慮し、両側に設置することを基本とする。



図 4.6 自転車道のイメージ

(2) 通行方法

- ・自転車は、やむを得ない場合等を除き、自転車道を通行しなければならない（道路交通法第63条の3より）。
- ・自転車道内では対面通行を原則とする。

通行方法の詳細は「(参考1) 関連法令の整理」を参照。

(3) 通行位置の指定方法

公安委員会が道路標識（規制標識「自転車専用」(325の2)）を設置することにより、自転車道であることをより明確に示すことができる。

表 4.4 自転車道の道路標識



(4) 道路構造

a) 幅員

自転車道の幅員は2.0m以上（やむを得ない場合は1.5m以上）、歩道の幅員は2.0m（歩行者が多い場合は3.5m）以上とすることが望ましい（道路構造令第10条第3項及び道路構造令第11条第3項より）。

道路の交通の安全の保持に著しい支障がある小区間について応急措置として改築を行う場合、当該道路の状況等からみて幅員等の基準をそのまま適用することが適当でないと認められるときは、これらの規定による基準によらないことができる（道路構造令第38条第2項）。

b) 建築限界

道路構造令第12条の規定による。

詳細は「道路構造令の解説と運用」のP276～280を参照。

c) 横断勾配

道路構造令第24条第2項の規定による。

詳細は「道路構造令の解説と運用」のP435～436を参照。

d) 縦断勾配

「自転車道等の設計基準（都街発第63号、道企発第91号、昭和49年11月29日）」の5-5縦断勾配の規定による。

詳細は「自転車道等の設計基準解説」のP43～45を参照。

e) 乗り入れ部の設置

- ・乗り入れ部はできるだけ少なくするべきであるが、実態としては沿道に商店等があり、乗り入れ部を連続的に設ける場合がある。このような場合、視覚障害者等が誤って進入することがないように、乗り入れ部の間隔・数を検討するとともに、乗り入れ部への縁石等の設置を検討する。また、設置する縁石は視覚障害者の方が白杖で認識できるような構造とする。
- ・乗り入れ部の設置については、沿道利用の状況等を考慮する。

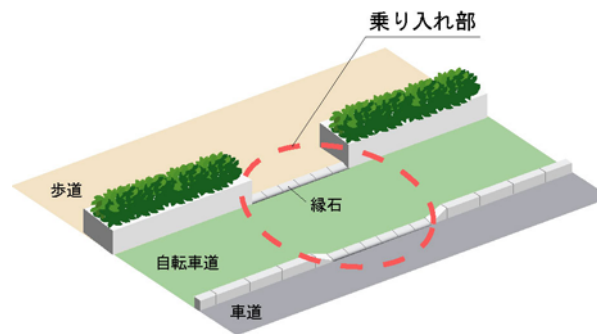


図 4.7 乗り入れ部の設置イメージ

(5) 留意事項

- ・自転車道の分離方法については、沿道利用や景観への影響、自転車道の幅員等の状況を考慮して検討する。
 検討にあたっては、奈良県 土木部 道路・交通環境課と協議すること。
- ・自転車道では、自転車が双方向で通行可能であるため、自転車同士がすれ違う際に、互いに左側に避けて通行する等の走行マナーの周知や、中央を示すドットラインにより対面通行を明示すること、フットサイン等により左側通行を明示することが望ましい(フットサインの詳細は第5章第3節を参照、A-7) 通行位置推奨サイン)。
- ・道路両側に自転車道が設置されている区間では、案内誘導サインの連続性を確保するため、自転車ルートの利用者に対して、進行方向に対して左側の自転車道を通行するように推奨する必要がある。
- ・整備に際しては、前後区間との連続性や接続に特に留意する必要がある。

< 参考 > 自転車道の分離方法等に関する事例

a) 柵により分離している事例

東京都江東区



< 概要 >

- ・柵により、自転車の走行空間と歩行者や自動車の走行空間を分離。

< 留意事項 >

- ・分離工物が視覚的に明確であるため、利用者の安心感が高まる。
- ・柵の存在が目立つため、周囲の景観との調和に配慮し、色や高さに留意する。
- ・自転車のハンドル等が接触する危険が生じないように柵の高さに留意する。
- ・沿道アクセスやゴミ収集、清掃等の作業に支障を来さないように、開口部を設ける等設置位置に留意する。
- ・ペダルが接触する等自転車走行に支障を及ぼす恐れがあるため、幅員に余裕を持たせることが望ましい。

b) 縁石により分離している事例

神奈川県川崎市



< 概要 >

- ・縁石により、自転車の走行空間と歩行者や自動車の走行空間を分離。

< 留意事項 >

- ・縁石のみによる分離であるため、周囲の景観への配慮という面で優れる。
- ・ドライバーが乗り入れないように、特に夜間において縁石の視認性を高める配慮が必要。

c) ドットラインにより対面通行を明示している事例

徳島県徳島市



< 概要 >

- ・中央を示すドットラインを設置することにより、自転車利用者に対して、対面通行であることを明示。

< 留意事項 >

- ・進行方向を示すフットサインをあわせて設置することで効果が高まる。
- ・左記事例では、ドットラインのサイズは長さ20cm、幅5cmであり、設置間隔は2mとしている。

4.2.2 自転車専用通行帯(自転車レーン)の整備

(1) 特徴

公安委員会が自転車専用通行帯(以下、自転車レーン)の交通規制を実施し、道路標識及び道路標示を設置することにより、自転車走行空間の明確化を図るものであり、規制により自動車や二輪車の進入を防ぎ、利用者が安心して通行することが期待できる。

自転車専用通行帯における自転車通行方向は一方(自動車と同方向)のみであるため、自転車専用通行帯を道路の両側に設置することを基本とする。

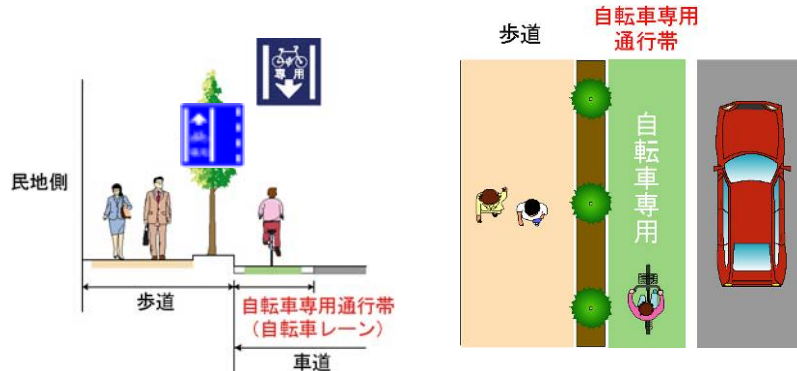


図 4.8 自転車専用通行帯のイメージ

(2) 通行方法

- ・ 指定された車両通行帯を通行しなければならない(道路交通法第20条第2項より)。
- ・ 自転車レーンの自転車の通行は一方(左側通行)のみとなる。


通行方法の詳細は「(参考1) 関連法令の整理」を参照。

(3) 通行位置の指定方法

自転車専用通行帯の整備にあわせて、公安委員会は通行位置を示す道路標識(「専用通行帯」(327の4、327の4の2)、道路標示(「専用通行帯」(109の6))の設置を行う。

また、自転車専用通行帯内に自動車が駐停車した場合、自転車の円滑な走行が阻害される可能性があるため、駐車帯の確保や路上駐車対策等をあわせて実施することが望ましい。

表 4.5 自転車専用通行帯の道路標識・道路標示^{1,2}

道路標識		道路標示
専用通行帯(327の4)	専用通行帯(327の4の2)	専用通行帯(109の6)
オーバーハング式により設置する場合 	路側式により設置する場合 	

- 1 「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」における、専用通行帯の道路標示、道路標識を自転車用に変更したもの。
- 2 道路標示「専用通行帯(109の6)」は、必要に応じて道路標識に替え、またはこれにあわせて設置する。道路標識「普通自転車専用通行帯(327の4の2)」を設置する場合は、始点標識に道路標示「専用通行帯(109の6)」をあわせて設置する。

(4) 道路構造

a) 幅員

自転車専用通行帯の幅員は、3.0m（やむを得ない場合 1.0m 以上 3.0m 未満）以上とする（道路交通法施行令第 1 条の 2 第 4 項）。

b) 建築限界

道路構造令第 12 条の規定による。

詳細は「道路構造令の解説と運用」の P276～280 を参照。

c) 横断勾配

道路構造令第 24 条第 1 項の規定による。

自転車専用通行帯は車道の一部であるため、車道の設計に従うものである。

詳細は「道路構造令の解説と運用」の P432～435 を参照。

d) 縦断勾配

道路構造令第 20 条の規定による。

自転車専用通行帯は車道の一部であるため、車道の設計に従うものである。

詳細は「道路構造令の解説と運用」の P391～410 を参照。

(5) 留意事項

- ・ 車道の逆走は非常に危険であるため、フットサイン等により左側通行を明示することが望ましい（フットサインの詳細は第 5 章第 3 節を参照、A-7）通行位置推奨サイン）。
- ・ 自転車走行の安全性を確保するために、車道左側端のエプロン部の横断勾配や集水柵の蓋部について必要に応じて改良することを検討する。
- ・ 自転車の通行が駐停車車両に妨げられる恐れがあるため、違法駐車車両の多い区間では、取締りの強化をあわせて実施することが望ましい。
- ・ 整備に際しては、前後区間との連続性や接続に特に留意する必要がある。

4.2.3 自転車歩行者道の整備

(1) 特徴

歩行者また自転車交通量が多い場合は、歩行者の安全性確保の観点から、自転車歩行者道を自転車の通行位置に設定することは望ましくない。

自転車歩行者道を自転車の通行位置とする場合には、歩行者の通行を優先し、自転車は徐行して通行する必要がある。

歩道を自転車歩行者道とするためには、警察と協議し、公安委員会による「普通自転車歩道通行可」の規制を実施することが必要である。

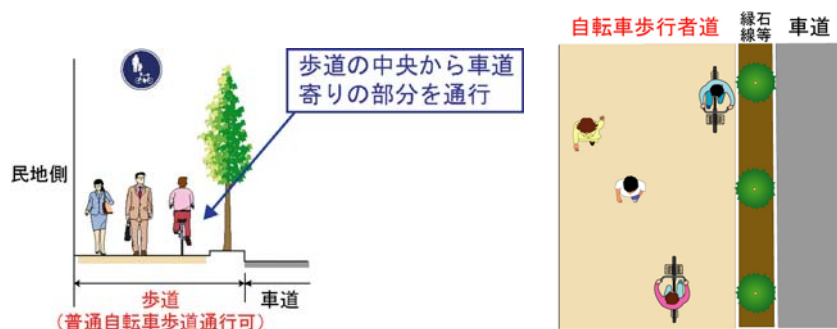


図 4.9 自転車歩行者道のイメージ

(2) 通行方法



自転車は、当該歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならない、また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない（道路交通法第 63 条の 4 第 2 項より）。

通行方法の詳細は「(参考 1) 関連法令の整理」を参照。

(3) 通行位置の指定方法

自転車が当該歩道を通行することができることを示す場合、公安委員会は道路標識または道路標示（「自転車及び歩行者専用」(標識 325 の 3) または「普通自転車歩道通行可」(標示 114 の 2)）を設置する。

表 4.6 自転車歩行者道の道路標識・道路標示

道路標識	道路標示
自転車及び歩行者専用 (325 の 3)	普通自転車歩道通行可 (114 の 2)
	

(4) 道路構造

a) 幅員

- ・ 自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い場合 4m 以上、その他の場合は 3m 以上とする（道路構造令第 10 条の 2 第 2 項より）。
- ・ 自転車歩行者道の幅員は、当該道路の自転車及び歩行者の交通の状況を考慮して定めるとする（道路構造令第 10 条の 2 第 4 項より）。

道路の交通の安全の保持に著しい支障がある小区間について応急措置として改築を行う場合、当該道路の状況等からみて幅員等の基準をそのまま適用することが適当でないとき認められるときは、これらの規定による基準によらないことができる（道路構造令第 38 条第 2 項より）。

b) 建築限界

道路構造令第 12 条の規定による。

詳細は「道路構造令の解説と運用」の P276～280 を参照。

c) 横断勾配

道路構造令第 24 条第 2 項及び 3 項の規定による。

詳細は「道路構造令の解説と運用」の P435～436 を参照。

d) 縦断勾配

「歩道における安全かつ円滑な通行の確保について（平成 11 年 9 月 10 日都市局長・道路局長通達）」の歩道における段差及び勾配に関する基準の規定による。

(5) 留意事項

- ・ 自転車歩行者道は、歩行者の通行に供されることから、高齢者や身体障害者等の安全かつ円滑な通行を確保する必要がある箇所においては、道路構造の基準について「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」を参照する。
- ・ 自転車歩行者道は、歩行者優先が原則であるため、徐行またすぐに徐行に移れる速度を前提に通行する等、利用者に走行マナーを周知する必要がある。
- ・ 整備に際しては、前後区間との連続性や接続に特に留意する必要がある。
- ・ 道路両側に自転車歩行者道が設置されている区間では、案内誘導サインの連続性を確保するため、自転車ルートの利用者に対して、進行方向に対して左側の自転車歩行者道を通行するように推奨する必要がある。

4.2.4 自転車歩行者専用道路の整備

(1) 特徴

専ら自転車及び歩行者の一般交通の用に供する道路また道路の部分(当該道路の他の部分と構造的に分離されているものに限る。)をいう(道路法第48条の13第2項より)。

自転車歩行者専用道路の線形、勾配その他の構造は、自転車及び歩行者が安全かつ円滑に通行することができるものでなければならない(道路構造令第39条第5項より)。



図 4.10 自転車歩行者専用道路のイメージ

(2) 通行方法

自転車は、当該道路の中央から左寄りの部分を徐行しなければならない。また、普通自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない(道路交通法第63条の4第2項より)。

通行方法の詳細は「(参考1)関連法令の整理」を参照。

(3) 通行位置の指定方法

道路管理者は、交通の安全と円滑を図るために必要があると認めるときは、まだ供用の開始がない道路又は道路の部分について、区間を定めて、もっぱら自転車及び歩行者の一般交通の用に供する道路又は道路の部分の指定することができる(道路法第48条の13より)。

この場合、道路管理者は、警察協議を行った上で、道路標識(「自転車及び歩行者専用」(標識325の3))を設置する。

表 4.7 自転車歩行者専用道路の道路標識

道路標識
自転車及び歩行者専用(325の3)

(4) 道路構造

a) 幅員

自転車歩行者専用道路の幅員は4m以上とする(道路構造令第39条第1項より)。

b) 建築限界

道路構造令第39条の規定による。

詳細は「道路構造令の解説と運用」のP575～578を参照。

c) 横断勾配

道路構造令第 24 条第 2 項の規定による。

詳細は「道路構造令の解説と運用」の P435～436 を参照。

d) 縦断勾配

「自転車道等の設計基準（都街発第 63 号、道企発第 91 号、昭和 49 年 11 月 29 日）」の 5-5 縦断勾配の規定による。

詳細は「自転車道等の設計基準解説」の P43～45 を参照。

(5) 留意事項

- ・ 自転車歩行者専用道路は、歩行者の通行に供されることから、高齢者や身体障害者等の安全かつ円滑な通行を確保する必要がある箇所においては、道路構造の基準について「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」を参照する。
- ・ 自転車歩行者専用道路は、歩行者優先が原則であるため、徐行またすぐに徐行に移れる速度を前提に通行する等、利用者に走行マナーを周知する必要がある。

5 サインの設置方針

【本章の概要】

本章では、「サインの設置」について、対象とするサインの種類と役割を明確化し、「案内誘導」、「注意喚起」の2種類のサインの仕様、設置方法について記載する。

本章の構成は、以下の通りである。

5.1 ガイドラインの対象とするサイン

本節では、本ガイドラインにおいて対象とするサインについて提示するとともに、サインの種類と役割について記載する。

5.2 サインの仕様

本節では、サインのデザインやサイズについての基本的な考え方を記載する。

5.3 案内誘導サインの整備方針

本節では、案内誘導サインの設置箇所や設置位置等の設置基準について、標準サインと補助サインのそれぞれについて記載する。

5.4 注意喚起サインの整備方針

本節では、注意喚起サインの設置箇所や設置位置等の設置基準について、標準サインと補助サインのそれぞれについて記載する。

5.5 サインに使用する材料

本節では、サインに使用する材料とその特性を記載する。

本ガイドラインは、基本的なサインの設置基準等を示すものであり、現場での適用にあたっては、現場毎の異なる道路状況、交通状況等を交通管理者（警察）と協議し、調整を図りながら整備を進めることとする。

実際に利用者からの意見を受けて、デザインの統一性に配慮した上で、サインの表記内容（上り勾配や峠名を示すもの、自転車ルートに沿線情報の紹介等）や設置基準を適宜追加・変更しても良い。

5.1 ガイドラインの対象とするサイン

本節では、本ガイドラインにおいて対象とするサインについて提示するとともに、サインの種類と役割について記載する。

5.1.1 サイン設置の基本的な考え方

広域的な自転車利用ネットワークにおけるサイン設置の基本的な考え方は、以下の通りである。

- ・ネットワークの快適性、安全性を向上させるために、「案内誘導サイン」と「注意喚起サイン」を設置する。
- ・自転車利用者に対して提示するサインのほか、自動車ドライバーに対して自転車の存在を注意喚起するサインを設置する。
- ・自転車ルートにネットワークとしての「ルート番号」を与えることで、サイクリングマップとのリンクを図るとともに、自転車利用者が現在地等を把握できるサインを設置する。

上記の考え方にに基づき、本ガイドラインで対象とするサインを下表に示す。

表 5.1 本ガイドラインの対象とするサイン

サインの種別		目的	設置箇所	主な表示内容
ルート案内・誘導	案内誘導サイン	自転車ルートの進行方向や通行方法を伝えるために設置する。	・単路部	自転車ルートの進行方向 ルート番号 目的地（起終点等）までの距離
			・交差点	自転車ルートの進行方向 主な目的地 ルート番号
注意喚起	注意喚起サイン	自転車ルート走行時の危険事象の発生を防ぐために設置する。	・単路部	歩行者優先（対自転車） 幅寄せ注意（対自動車）
			・交差点	自動車注意（対自転車） 歩行者注意（対自転車） 横断自転車注意（対自動車）

<参考> 現地サインとサイクリングマップの役割分担

- ・現地サインは、自転車ルートや通行位置の連続的な誘導及び危険箇所における安全性の向上を主な目的として設置する。
- ・道路・交通情報（勾配、交通量等）や観光・施設案内情報は、主にマップにより情報提供する。
- ・現地サインに用いるルート名、ルート番号については、マップ上でも共通に用いる。
- ・現地サインとマップとの対応を図るため、起終点等の目的地に対し一定距離毎に設置する案内誘導サインについては、サインの設置箇所をマップにリンクさせる。

表 現地サインとマップとの役割分担

記載内容		現地サイン	サイクリングマップ
案内誘導	ルート名		
	ルート番号		
	目的地（起終点等）までの距離		
通行位置明示			
注意喚起			
道路情報（勾配、幅員等）			
交通情報（自動車・歩行者交通量等）			
観光案内情報			
施設案内情報			

5.1.2 サインの種類と役割

(1) サインの種類（案内誘導サインと注意喚起サイン）

本ガイドラインでは、サイン機能の種類として、ネットワークの「快適性」を向上させるために、利用者が迷わずに円滑に周遊するための「案内誘導サイン」と、ネットワークの「安全性」を向上させるために、ルート上の危険箇所等を利用者が事前に認識するための「注意喚起サイン」の2種類に区分する。

(2) サインの設置レベル（標準サインと補助サイン）

本ガイドラインでは、広域的な自転車利用ネットワークの全ての区間において標準的に設置する「標準サイン」と、特に安全性・快適性を高める場合等、標準サインに加えて必要な箇所への設置を検討する「補助サイン」に区分し、それぞれについて設置基準を設ける。

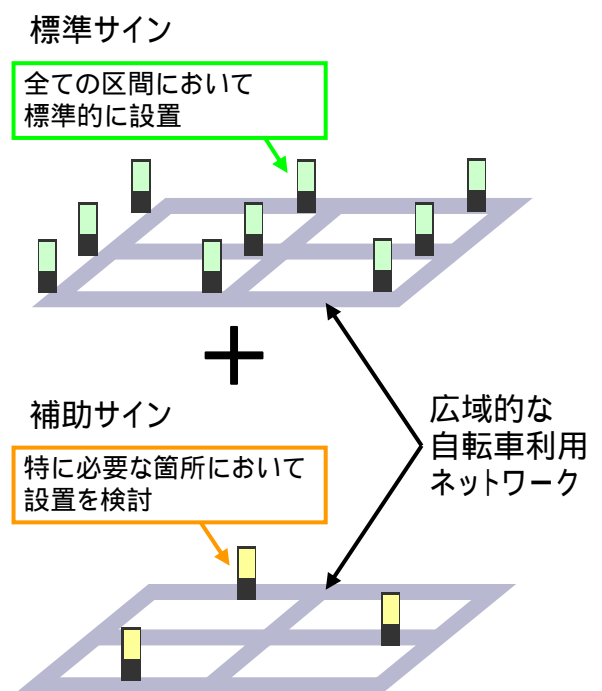


図 5.1 標準サインと補助サインの位置付けイメージ

(3) 案内誘導サイン一覧

案内誘導サインの種類と役割について下表に示す。

表 5.2 案内誘導サインの種類と役割 ¹

赤囲みは標準サイン

機能	サイン種類	設置レベル		対象者		対象道路		設置箇所		サインの役割	サインイメージ	参照頁			
		標準サイン	補助サイン	自転車	自動車	多車線道路	1車線道路	単路部	交差点			・サイン内容	・設置箇所・間隔	設置位置	
案内誘導	ルート案内	A-1) 進行方向案内サイン								迷いやすい交差点等において、自転車ルートの進行方向を明示する		P5-15	P5-17	P5-22	
		A-2) 距離表示サイン								自転車ルートの目的地名と目的地までの距離を明示する		P5-15	P5-19	P5-22	
		A-3) ルート交差点案内サイン								自転車ルートが交差する地点において、各自転車ルートの進行方向および目的地名を明示する		P5-15	P5-19	P5-22	
	A-4) 交差点横断位置案内サイン									交差点部における自転車の横断位置を明示する		P5-16	P5-23	P5-25	
	A-5) カラーライン(舗装)									自転車利用者に自転車ルートの連続性や通行位置を明示		P5-16	P5-23	P5-25	
	通行位置明示	A-6) 左側通行明示サイン									自転車の通行位置が車道左側であることを明示する		P5-16	P5-24	P5-25
		A-7) 通行位置推奨サイン									自転車の通行位置・方向(左側通行)を明示する		P5-16	P5-24	P5-25

1 該当する項目に、場合に応じて該当する項目に を記載する。

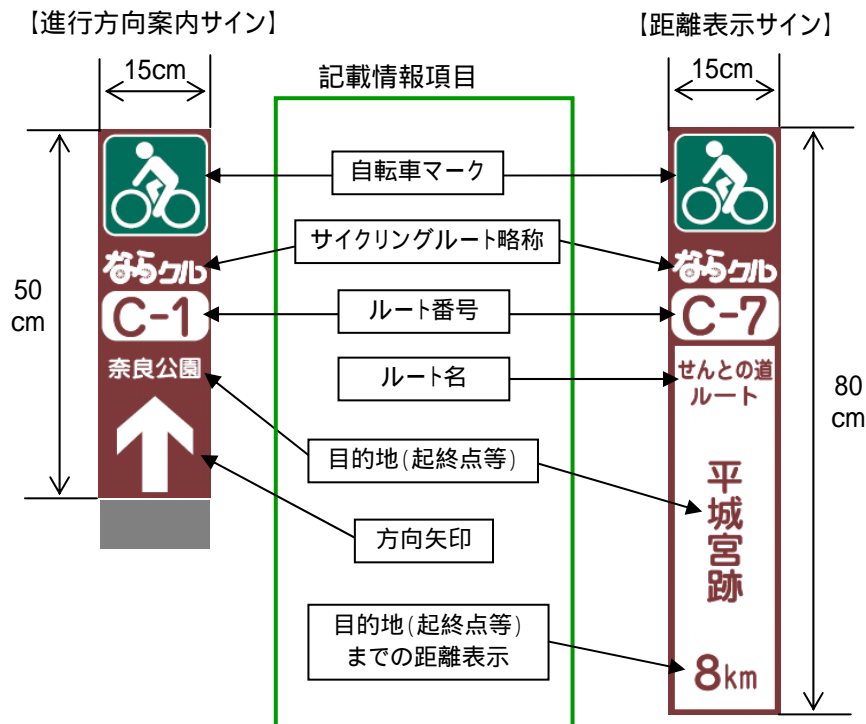
2 対象者の定義 自転車：自転車利用者に対して見せるサイン 自動車：ドライバーに対して見せるサイン。

< 参考 > 案内誘導サインの表示内容について

案内誘導サインの表示内容について以下に示す。

- ・「自転車マーク」は、自転車利用者向けのサインであることを示すシンボルマーク。
- ・「サイクリングルート略称」は、奈良県内の自転車ルート全体を示す名前の略称。
「ならクル」
- ・「ルート名」は、自転車ルートの個別路線を示す名前。
- ・「ルート番号」は、自転車ルートの個別路線を示す番号であり、現地サインとあわせてサイクリングマップにも掲載され、現地サインとの対応を確認できる。
- ・「目的地（起終点等）」は、自転車ルートの個別路線の目的地（起終点等）となる地名。
- ・「方向矢印」は、自転車ルートの進行方向を示す矢印。

現地サインとサイクリングマップの役割分担は P5-3 参照。









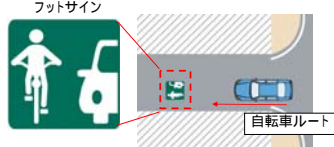
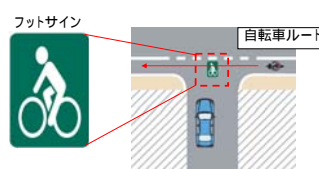




(4) 注意喚起サイン一覧

注意喚起サインの種類と役割について下表に示す。

表 5.3 注意喚起サインの種類と役割¹

赤囲みは標準サイン

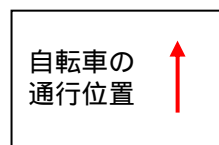
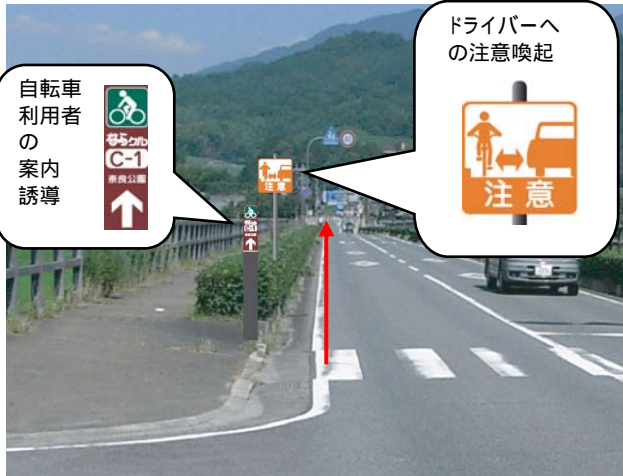
機能	サイン種類	設置レベル		対象者		対象道路		設置箇所		サインの役割	サインイメージ	参照頁		
		標準サイン	補助サイン	自転車	自動車	多車線道路	1車線道路	単路部	交差点			・表記内容	・設置箇所	・設置位置
注意喚起	B-1) 自転車注意サイン									自転車に対し、交差点を走行する自転車への注意を促す	 	P5-26	P5-28	P5-30
	B-2) 歩行者注意サイン									自転車に対し、交差点を通行する歩行者への注意を促す	 	P5-26	P5-28	P5-30
	B-3) 歩行者優先サイン									自転車に対し、歩行者を優先し、交通マナーを守った通行(徐行等)を促す	 	P5-26	P5-29	P5-30
	B-4) 幅寄せ注意サイン									ドライバーに対し、車道左側を走行する自転車との車間に注意した運転を促す		P5-26	P5-29	P5-30
	B-5) 横断自転車注意サイン									ドライバーに対し、前方での自転車の横断に注意を促す 交差点道路側に設置		P5-26	P5-29	P5-30
	B-6) 自転車ルート明示サイン									ドライバーに対し、当該道路が自転車ルートであることを示し、通行する自転車に注意した運転を促す		P5-27	P5-32	P5-34
	B-7) 自転車走行箇所明示サイン									ドライバーに対し、交差点の自転車横断位置を明示し、横断する自転車に注意した運転を促す 交差点道路側の自動車に対して設置		P5-27	P5-32	P5-34
	B-8) 自転車注意サイン									交差点において、右左折するドライバーに対し、車道左側を走行する自転車や反対車線を走行する自転車に注意した運転を促す。		P5-27	P5-33	P5-34
	B-9) 下り坂注意サイン									自転車に対し、急な下り坂等、危険な箇所を走行する際に注意を促す		P5-27	P5-33	P5-34

1 該当する項目に、場合に応じて該当する項目に を記載する。

2 対象者の定義 自転車：自転車利用者に対して見せるサイン 自動車：ドライバーに対して見せるサイン。

<参考> 標準サインの設置イメージ

自転車走行空間に設置する標準サインの設置イメージを以下に示す。



5.2 サインの仕様

本節では、サインのデザインやサイズについての基本的な考え方を記載する。

5.2.1 サイン仕様の基本的な考え方

サイン仕様の基本的な考え方を以下に示す。

- ・自転車利用者に対して、ネットワーク全体の連続性や自転車向けサインであることをわかりやすく示すため、共通のデザイン（自転車マーク・配色等）を用いたサインとする。
- ・景観に配慮するとともに、走行中の自転車利用者やドライバーにも見やすい配色・サイズとする。
- ・注意喚起サインは、遠くからでも目立つように配慮した配色とする。

5.2.2 サインの共通デザイン

サインの共通デザイン部分として、自転車利用者向けのサインであることを示す「シンボルマーク」、シンボルマークや自転車走行空間の路面に用いる「テーマカラー」、サインの色の中で最も面積を占める「ベースカラー」について以下に示す。

<シンボルマーク>

- ・自転車用サインであることが一目で理解できるように、走行中の横向きの自転車マークを用いる。

<テーマカラー>

- ・奈良の地域特性を踏まえ、「大和青垣」をイメージさせる「緑系統の色」をシンボルマークに用いる。

<ベースカラー>

案内誘導サイン：既に整備されている観光案内サインとの整合性を考慮し、奈良県の色として県章にも使われている蘇芳（すほう）色を用いる。

注意喚起サイン：自転車利用者やドライバーの注意を惹くオレンジ系の色を用いる。

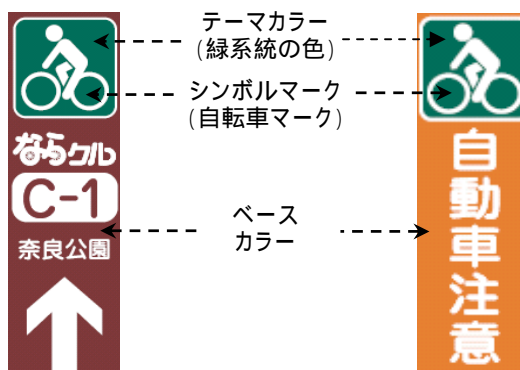
大和平野を取り囲む山々を意味する。

【サインの共通デザイン】

案内誘導サイン

注意喚起サイン

カラーライン・カラー舗装



自転車走行空間を示す色として、テーマカラーを自転車道や自転車レーン等のカラー舗装及びカラーラインにも使用

<参考> テーマカラー(緑系統の色)の選定理由

「緑」は奈良の地勢や歴史と関係性が深い

- ・奈良県は、周囲を吉野山地や宇陀山地、生駒山地等の山々に囲まれている。特に、奈良盆地を取り巻く山々を青垣に見立てて「大和青垣」と呼び、大和の国をたたえる表現が古来からある等、緑のイメージが比較的強い。
- ・奈良県は「若草山」を有しており、名前からは緑色を想起させる。



写真 奈良盆地を取り巻く山々



写真 若草山

「緑」は自転車走行空間の色として既に県民(自転車利用者)に親しまれている

- ・既存の大規模自転車道に緑が使われており、今回設定する広域的な自転車利用ネットワークのうち、大規模自転車道が総延長のうち一定の割合を占めており、利用者にとって既に緑色が自転車走行空間の色として親しまれている。
- ・地域における色の統一性の観点から、利用者の混乱を避けるためにも「緑系統の色」を採用することが望ましいと考えられる。



写真 緑色舗装による自転車の通行位置明示
(大和中央自転車道)

<補足> 自転車走行空間の色に関する基準について

- ・テーマカラーについては、自転車走行空間のカラー舗装等の色にも用いることから、国土交通省や警察庁が示している基準との整合を図る必要がある。
- ・「自転車施策推進に係る地方説明会における疑義と回答事例集(平成20年6月、国土交通省・警察庁)」によれば、自転車レーンの色として原則青色系を推奨しているが、地域における統一性や周囲の景観への配慮により、地域において決定することとしている。

5.2.3 サインサイズの基本的な考え方

サインサイズは、走行中の自転車利用者やドライバーが見やすいことに配慮する必要がある。サインのサイズについての基本的な考え方を以下に記載する。

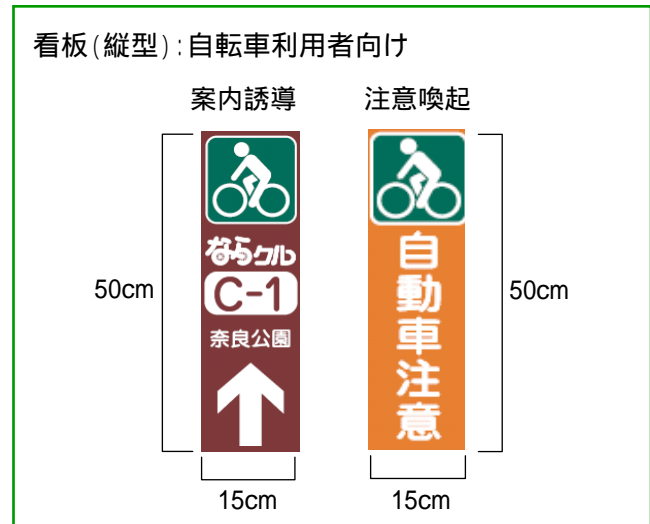
個別サインの仕様は、第5章第3節第1項及び第5章第4節第1項に示す。

(1) 看板サインのサイズ

1) 看板(縦型)のサイズ

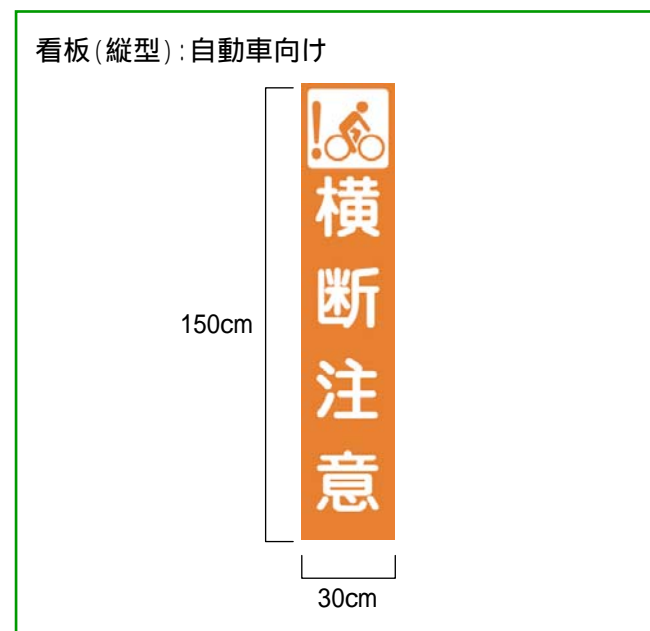
a) 自転車向け

看板が道路の建築限界内(歩道上で高さ2.5m、車道上で高さ4.5m)に入らないように、歩道の路上施設帯の幅(50cm)の中に納まるように、照明柱等のポール程度の横幅(15cm)とする。



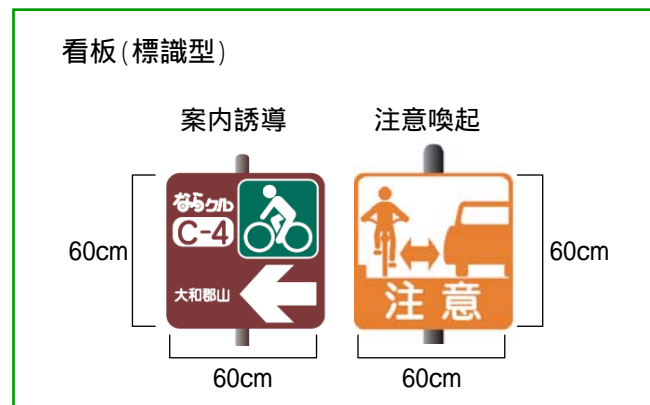
b) 自動車向け

ドライバーが視認できる文字サイズ(20cm)を基に、語句が収まるサイズとする。



2) 看板(標識型)のサイズ

標識タイプの看板サイズは、既存の規制標識、指示標識の看板サイズに準拠したサイズとする。



(2) フットサインの縦横比

自転車向けのフットサインについては、自転車走行中に見やすいように、縦横比を1.5:1とする。



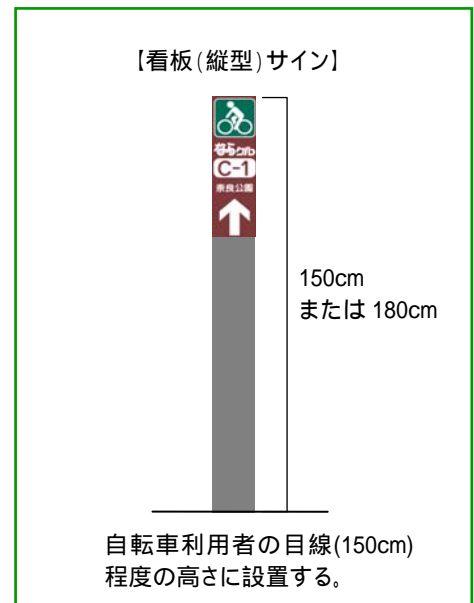
(3) 看板サインの設置高さ

1) 看板(縦型)の設置高さ

看板(縦型)サインの設置高さは、走行中の自転車利用者の視線の高さを考慮し、看板の上端が地表より150cm(または180cm)程度の高さとなるように設置する。

2) 看板(標識型)の設置高さ

看板(標識型)サインの設置高さは、看板の下端が地表より180cmの高さとなるように設置する。ただし、看板が歩道の建築限界を侵す場合には、これを考慮し看板の下端が地表より250cmの高さとなるように設置する。



<参考> モニター走行実験における設置高さの検証

平成22年12月に実施したモニター走行実験では、看板(縦型)サインの高さについて、被験者の約8割が高さとして問題ないと答え、設置高さとしての有効性が確認されている。

問 設置高さの点でのサインの見やすさについて

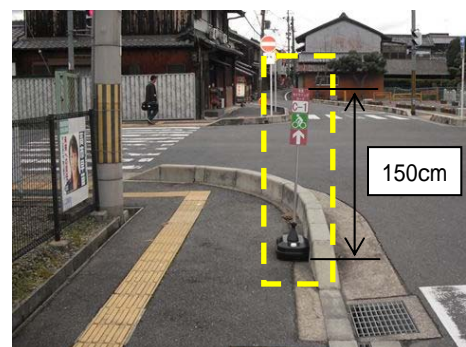
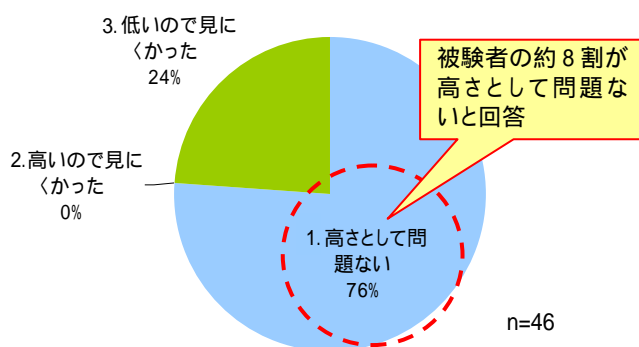


写真 実験時のサイン設置状況

看板サインの種類別の設置高さの基準を下表に示す。

表 5.4 看板サインの種類別の設置高さ

サイン種類		設置箇所	高さ (cm)	
自転車向け	看板(縦型)	歩道等 (路上施設帯) 車道 (路肩)	25cm以上 150cm または 180cm	150または180 (上端までの高さ)
		歩道等 (路上施設帯) 車道 (路肩)	25cm以上 180cm	180 (下端までの高さ)
	看板(標識型)	歩道等 ・歩道幅員が狭い (1.5m程度)	25cm以上 250cm	250 (下端までの高さ)
自動車向け	看板(縦型)	歩道等 (路上施設帯) 車道 (路肩)	25cm以上 120cm	120 (下端までの高さ)
		歩道等 (路上施設帯) 車道 (路肩)	25cm以上 180cm	180 (下端までの高さ)
	看板(標識型)	歩道等 ・歩道幅員が狭い (1.5m程度)	25cm以上 250cm	250 (下端までの高さ)




車道に設置する場合には建築限界を侵さないように設置すること。

5.2.4 サインに使用する色の設定

案内誘導サインや注意喚起サインに統一的に使用する色の設定を下表に示す。

なお、実際のサイン設置にあたっては、当該地区における景観等の法令基準に留意し、これに適合するように明度・彩度の値を弾力的に変更することとする。

表 5.5 サインに使用する色の規定

	サイン例示	色の規定
案内誘導サイン	<p>看板(縦型) フットサイン¹</p> 	<p><ベースカラー> マンセル値 :5R 2/6 CMYK値 :C63 M95 Y95 K0</p> <p><テーマカラー>² マンセル値 :1.7G 3.4/6.6 CMYK値 :C100 M50 Y80 K0</p>
注意喚起サイン	<p>看板(縦型) フットサイン¹ 看板(標識)</p> 	<p><ベースカラー> マンセル値 :2.5YR 5.5/13 CMYK値 :C7 M60 Y93 K0</p> <p><テーマカラー> マンセル値 :1.7G 3.4/6.6 CMYK値 :C100 M50 Y80 K0</p>
看板サインの裏面・支柱	<p>看板(縦型) 看板(標識)</p> 	<p>こげ茶色 マンセル値 :7.5YR 2.3/1.5 CMYK値 :C90 M100 Y98 K0</p>

1 フットサインは表現できる色に制約があるため、使用する色の規定については、奈良県 土木部 道路・交通環境課と協議すること。

2 カラーライン・カラー舗装に使用するテーマカラー（緑系統の色）の規定については、奈良県 土木部 道路・交通環境課と協議すること。

<参考> マンセル値について

<マンセル値>

マンセル値は、色彩を客観的に表す尺度として、日本工業規格に採用され、国際的にも広く用いられている「マンセル表色系」によって規定される色彩を表記する記号であり、下記の3つの色の属性を組み合わせて表記する。

有彩色は、色相、明度/彩度を組み合わせて表記し、無彩色は、ニュートラルを表すNと明度を組み合わせて表記する。

(色相)

色相は、いろあいを表す。10種の基本色(赤、黄赤、黄、黄緑、緑、青緑、青、青紫、紫、赤紫)の頭文字を取ったアルファベット(R、YR、Y、GY、G、BG、B、PB、P、RP)とその度合いを示す0から10までの数字を組み合わせ、10Rや5Yなどのように表記する。

(明度)

明度は、明るさを0から10までの数値で表したもの。暗い色ほど数値が小さく、明るい色ほど数値が大きくなり10に近くなる。

(彩度)

彩度は、鮮やかさを0から14程度までの数値で表したもの。色味のない鈍い色ほど数値が小さく、白、黒、グレーなどの無彩色の彩度は0になる。逆に鮮やかな色彩ほど数値が大きく赤の原色の彩度は14程度である。

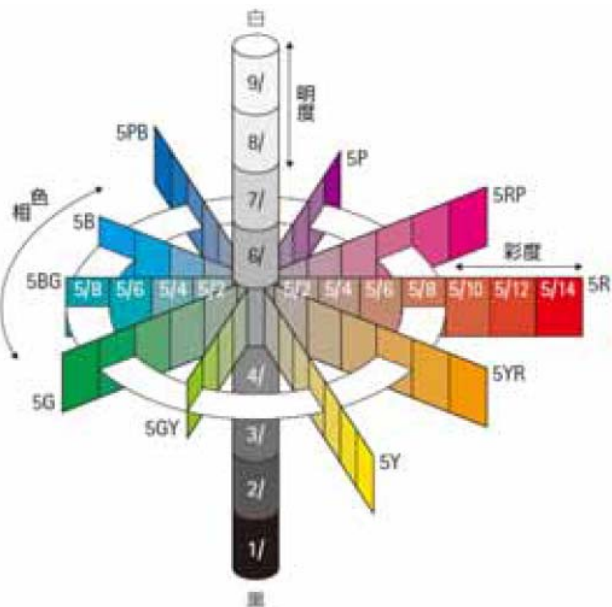


図 マンセル色立体の構造

5.3 案内誘導サインの整備方針

本節では、案内誘導サインの仕様や設置箇所、設置位置等の設置基準について、標準サインと補助サインのそれぞれについて記載する。

5.3.1 案内誘導サインの仕様

(1) 案内誘導サイン(標準タイプ)の仕様

案内誘導サイン(標準タイプ)のサイズや表記内容を下表に示す。

表 5.6 案内誘導サイン(標準タイプ)の仕様

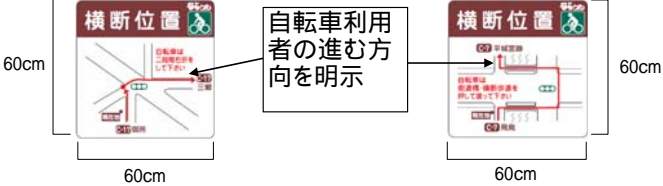
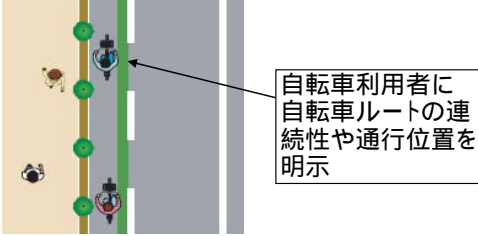
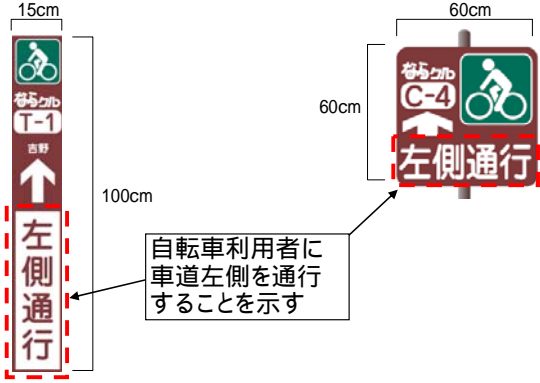
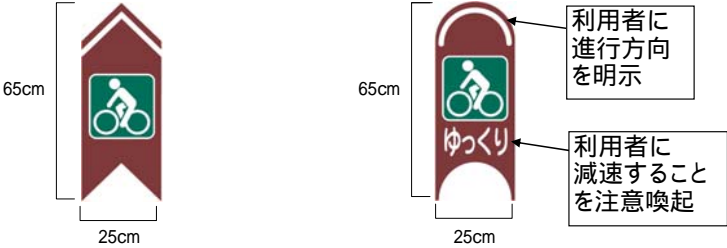
サイン種類	サインサイズ及び表記内容 ³
<p>A-1) 進行方向 案内サイン</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>看板(縦型)</p> <p>50cm 15cm</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>看板(標識型)¹</p> <p>60cm 15cm</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>フットサイン² 看板が設置 できない場合</p> <p>67.5cm 45cm</p> </div> </div>
<p>A-2) 距離表示 サイン</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>看板(縦型)</p> <p>80cm 15cm</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>看板(標識型)¹</p> <p>60cm 25cm</p> </div> </div>
<p>A-3) ルート交差部 案内サイン</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>看板(縦型)</p> <p>110cm 15cm</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>0cm</p> <p>15cm</p> </div> </div>

1 山間部で周囲の樹木等により、看板(縦型)サインの視認性確保が困難な場合、代替として設置を検討する。
 2 看板(縦型)サインを設置する場所がない、またはサインの視認性確保が困難な場合、代替として設置を検討する。
 3 語句や距離表示に使用する文字フォントについては、以下の通りとする。
 【和文】じゅん 34 (長体: 100~55%、平体: 100~75%)
 【英数】じゅん 34 (長体: 100~55%、平体: 100%)

(2) 案内誘導サイン(補助タイプ)の仕様

案内誘導サイン(補助タイプ)のサイズや表記内容を下表に示す。

表 5.7 案内誘導サイン(補助タイプ)の仕様

サイン種類	サインサイズ及び表記内容 ²
<p>A-4) 交差点 横断位置 案内サイン</p>	<p>看板(標識型) 看板(標識型)</p>  <p>60cm 60cm</p>
<p>A-5) カラーライン (舗装)</p>	<p>カラーライン(舗装)</p>  <p>自転車利用者に 自転車ルートの連続性や通行位置を 明示</p>
<p>A-6) 左側通行明示 サイン</p>	<p>看板(縦型) 看板(標識型)¹</p>  <p>15cm 60cm</p> <p>100cm</p> <p>自転車利用者に 車道左側を通行 することを示す</p>
<p>A-7) 通行位置 推奨サイン</p>	<p>フットサイン(専用空間用) フットサイン(自歩道用)</p>  <p>65cm 65cm</p> <p>25cm 25cm</p> <p>利用者に 進行方向 を明示</p> <p>利用者に 減速すること を注意喚起</p>

1 山間部で周囲の樹木等により、看板(縦型)サインの視認性確保が困難な場合、代替として設置を検討する。

2 語句や距離表示に使用する文字フォントについては、以下の通りとする。

【和文】じゅん 34 (長体: 100~55%、平体: 100~75%)

【英数】じゅん 34 (長体: 100~55%、平体: 100%)

5.3.2 案内誘導サインの設置基準

(1) 案内誘導サイン(標準タイプ)の設置基準

案内誘導サイン(標準タイプ)の設置箇所や間隔、設置位置についての基準を以下に示す。

1) 設置箇所・設置間隔

A-1) 進行方向案内サイン

・下記の))) のいずれかの条件を満たす箇所に設置する。

-) 進行方向が変わる交差点
-) 進行方向は変わらないが、迷いやすい交差点
-) 上記の条件による設置間隔が 1km を超える場合には、間隔が 1km を超えないよう中間に設置する。

・サインの有効性を高めるために、必要に応じて「確認サイン」や「予告サイン」を設置する(P5-18 参照)。



<参考> 設置を検討する交差点の目安

当該自転車ルートが 1 車線道路の場合は、多車線道路との交差点や、実際に進行方向が替わる交差点において設置を検討する。また、1 車線道路同士の交差点の場合は、交差道路側の幅員が明らかに広く自転車ルートが従道路であることが明確な場合や迷いやすいと判断される場合に設置を検討する。

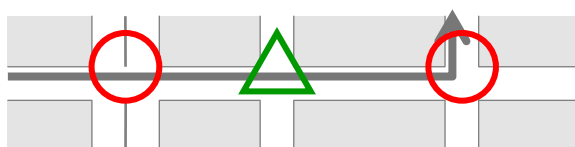
当該自転車ルートが多車線道路の場合は、多車線道路との交差点や、実際に進行方向が替わる交差点において設置を検討する。また、1 車線道路との交差点の場合など、自転車ルートが主道路であることが明確な場合は基本的に設置しない。

表 設置を検討する交差点の目安

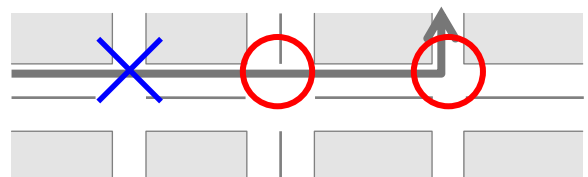
		交差道路	
		1 車線道路	多車線道路
自転車ルート	1 車線道路		
	多車線道路	×	

○ : 設置を検討、 × : 設置検討の必要なし、 △ : 状況に応じて設置を検討

【自転車ルートが 1 車線道路の場合】



【自転車ルートが多車線道路の場合】

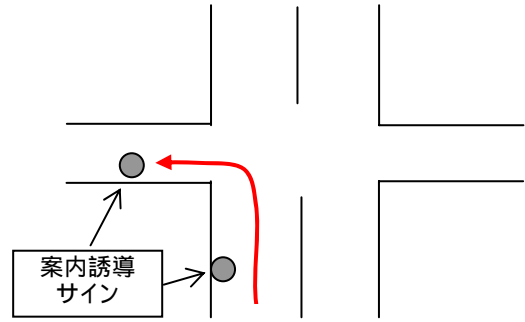


○ : 設置を検討、 × : 設置検討の必要なし、 △ : 状況に応じて設置を検討

図 設置を検討すべき交差点

< 確認サインの設置 >

- ・ 自転車ルートが多車線道路から1車線道路に曲がる交差点など、迷いやすい交差点では、自転車利用者が不安にならないように、交差点手前だけでなく、交差点を曲がった直後にも、確認用の案内誘導サインを設置することが望ましい。
- ・ 直進であっても、大きな交差点で横断距離が長く、自転車利用者が不安になる恐れがある場合については、確認用の案内誘導サインを設置することが望ましい。
- ・ 自転車ルートの交差部において、各ルート方向に進行した直後に、自転車利用者がルート名やルート番号等を確認できるように確認用の案内誘導サインを設置することが望ましい。

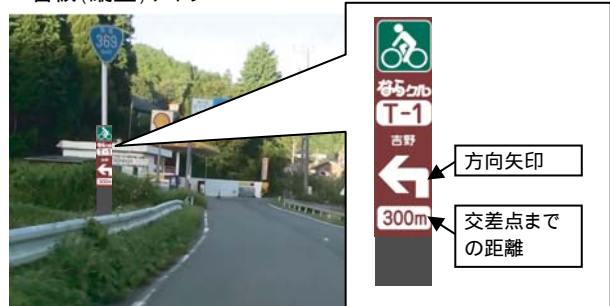


< 予告サインの設置 >

- ・ 山間部に位置する自転車ルートや多車線道路等において、急カーブ等で前方が視認しにくい箇所では、案内誘導サインを交差点直前に設置するほか、必要に応じて交差点から約 300m 手前において、予告用の案内誘導サインを設置することが望ましい。

【予告サインの設置イメージ】

看板(縦型)タイプ



看板(標識型)タイプ



A-2) 距離表示サイン

- ・ 自転車ルート上の目的地（起終点等）から約 1km 毎に設置する。
- ・ 山間部では 2～3km 毎に設置する。

自転車利用者の位置から目的地（起終点等）までの距離を約 1km 単位で表示する。サインの設置箇所は、目的地（起終点等）から約 1km 間隔の箇所とする。設置間隔は沿道条件等にあわせて、±200m を目安に弾力的に設定する。

また、サインの設置や維持管理の効率化にあたって、上り方向と下り方向の距離表示サインを近くに設置することが望ましい。

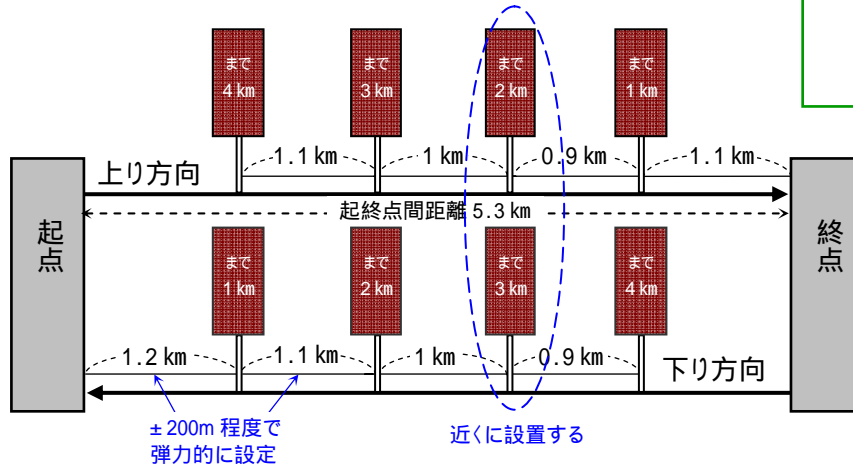


図 5.2 目的地(起終点等)と距離表示の関係イメージ



A-3) ルート交差部案内サイン

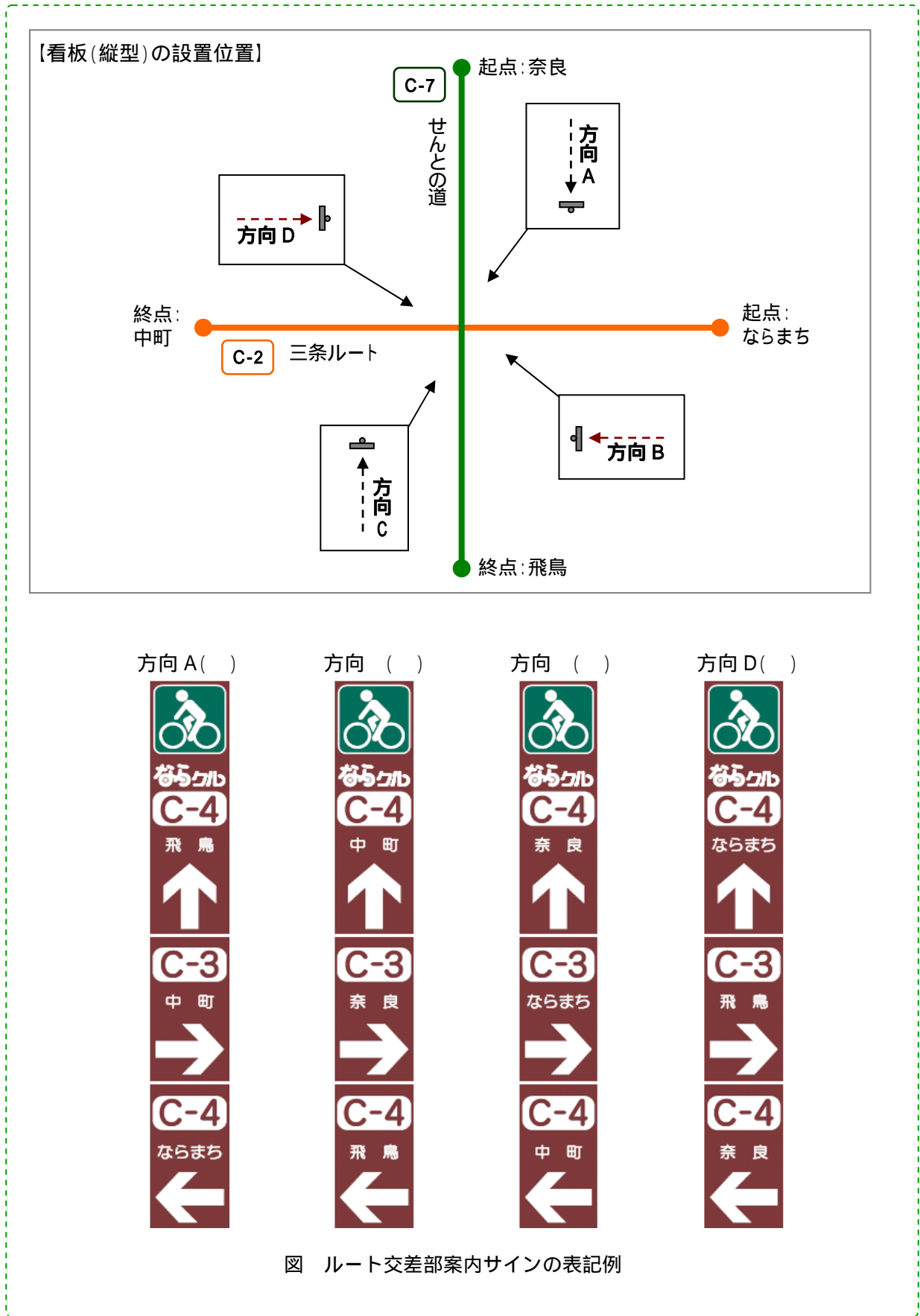
- ・ 自転車ルート同士の交差点に設置する。

ルート交差部案内サインは、自転車ルート同士の十字路の場合においては、交差部への進入方向を除いて、一つのサインで 3 方向のルートを案内することが必要である。

自転車の進行方向とサインの表記内容を P5-20 及び P5-21 に整理する。



<参考> ルート交差点案内サインの表記パターン(1/2)



<参考> ルート交差部案内サインの表記パターン(2/2)

2つの自転車ルートが接続するパターン			
自転車ルートの組み合わせと看板の設置位置	ルート交差部案内サインの表記例	自転車ルートの組み合わせと看板の設置位置	ルート交差部案内サインの表記例
<p>自転車のルート サインの設置位置 C-1 C-2 利用者の進入方向</p>	<p>設置位置に対応する表記例</p>	<p>C-2 C-1 -2 -1</p>	
<p>C-2 C-1</p>		<p>C-2 C-1 -2 -1</p>	
<p>C-2 C-1</p>		<p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> C-1 C-2 C-3 <p>自転車ルート</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者の進入方向 <p>サインの設置位置</p>	
3つの自転車ルートが接続するパターン			
自転車ルートの組み合わせと看板の設置位置	ルート交差部案内サインの表記例		
<p>C-2 C-3 C-1</p>			

2) 設置位置

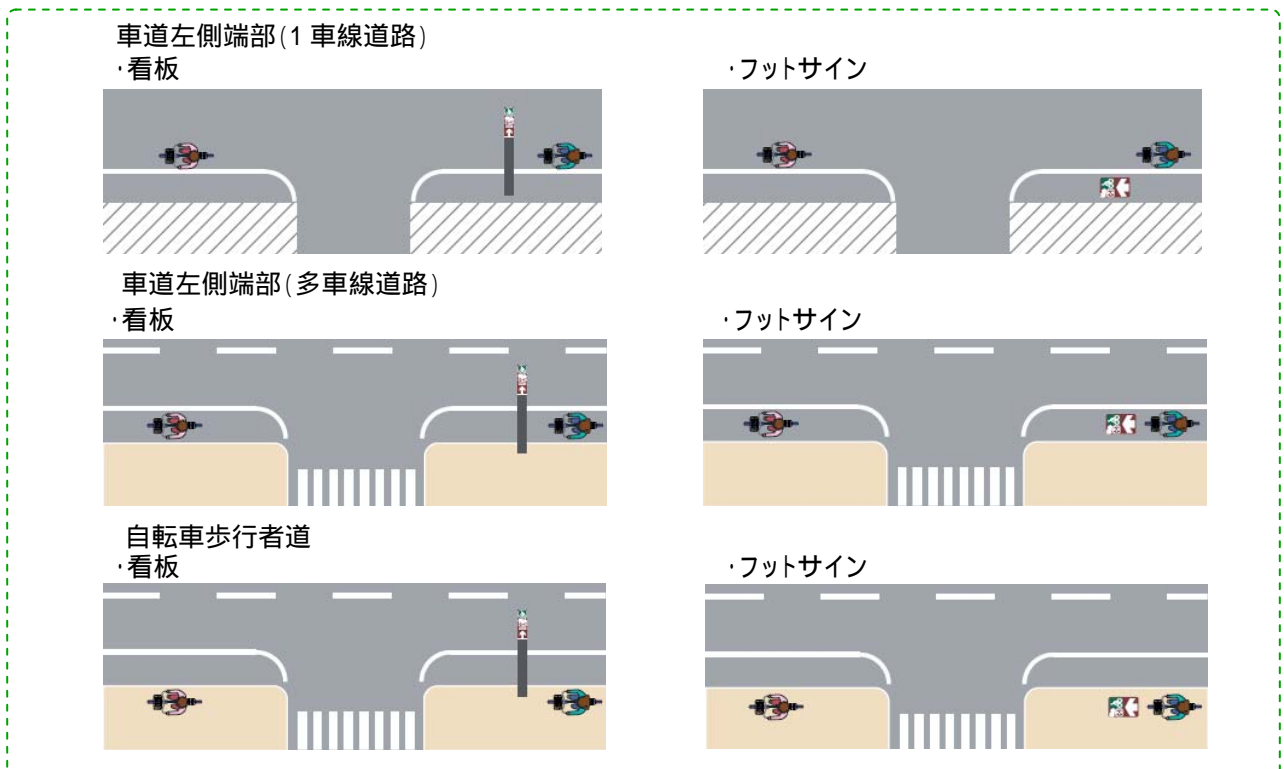
自転車ルート上の通行位置別に、案内誘導サイン(標準タイプ)の設置位置を下表に示す。
自転車の通行位置は第3章を参照すること。

表 5.8 案内誘導サイン(標準タイプ)の設置位置

サイン種類	サイン種類	自転車ルート上の通行位置					
		車道左側端部 (1車線道路)	車道左側端部 ¹ (多車線道路)		自転車歩行者道	自転車歩行者専用道路	自転車道
			歩道あり	歩道なし			
A-1) 進行方向案内サイン	看板(縦型・標識型 ²)	・路肩	・施設帯(歩道)	・路肩	・施設帯(自転車歩行者道)	・施設帯(自転車歩行者専用道路)	・施設帯(自転車道)
	フットサイン ³	・路肩 ・車道左端	・路肩 ・車道左端	・路肩 ・車道左端	・自転車歩行者道	・自転車歩行者専用道路	・自転車道
A-2) 距離表示サイン	看板(縦型・標識型 ²)	・路肩	・施設帯(歩道)	・路肩	・施設帯(自転車歩行者道)	・施設帯(自転車歩行者専用道路)	・施設帯(自転車道)
A-3) ルート交差点案内サイン	看板(縦型)	・路肩	・施設帯(歩道)	・路肩	・施設帯(自転車歩行者道)	・施設帯(自転車歩行者専用道路)	・施設帯(自転車道)

- 1 自転車専用通行帯(自転車レーン)の場合も含む。
- 2 山間部で周囲の樹木等により、看板(縦型)サインの視認性確保が困難な場合、代替として設置を検討する。
- 3 看板(縦型)サインを設置する場所がない、または視認出来ない場合に、代替として設置を検討する。

<参考> 通行位置別のサイン設置位置イメージ



自転車歩行者道が道路の片側のみ設置されている場合は、双方向を通行できることに留意し、看板サインを両面に設置する。

(2) 案内誘導サイン(補助タイプ)の設置基準

案内誘導サイン(補助タイプ)の設置箇所や間隔、設置位置についての基準を以下に示す。

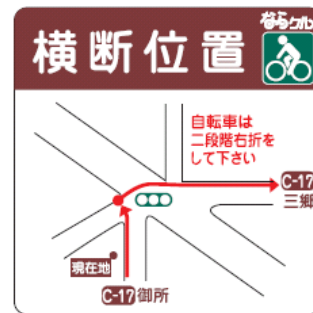
1) 設置箇所・間隔

A-4) 交差点横断位置案内サイン

自転車の横断位置が、特にわかりにくい交差点において設置を検討する。

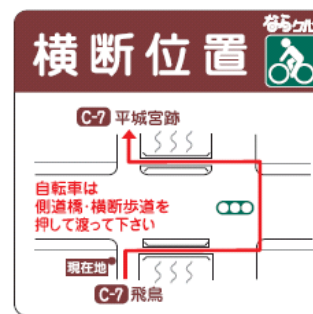
- ・ ルート上の五叉路等の変則交差点において、自転車の横断位置が特にわかりにくい場合は、具体的な横断位置や、二段階右折時の停止箇所等を案内する(例示1)。

<例示1>



- ・ ルート上で、自動車交通量の多い幹線道路の横断箇所において、信号機等が設置されておらず横断が危険な場合は、周囲で安全に横断できる箇所を案内する(例示2)。

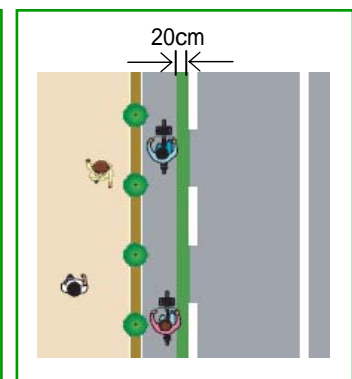
<例示2>



A-5) カラーライン(カラー舗装)

自転車が車道左側を通行する区間において、一定の連続した区間を確保できる下記の場合に、警察と協議の上、設置を検討する¹。

- ・ 自動車交通量が多く、路肩が広い(幅員1m以上)場合について、自転車の通行位置を示す必要がある区間²、かつ自動車への注意喚起を促す必要がある区間³において設置を検討する。



- 1 歩行者と自転車の通行を分離していない自転車歩行者道や自転車歩行者専用道路では、歩行者優先であることから、全面的なカラー舗装は自転車優先と誤解される恐れがあるため、実施しないことが望ましい。
- 2 例えば、並行する自転車歩行者道が狭く、高齢者や子供が通行し、自転車歩行者道を自転車が通行することが危険な場合など。
- 3 自動車への注意喚起や駐停車の抑制を特に促したい場合は、ドライバーに自転車通行位置を認識させるためにカラー舗装を行うことが望ましい。

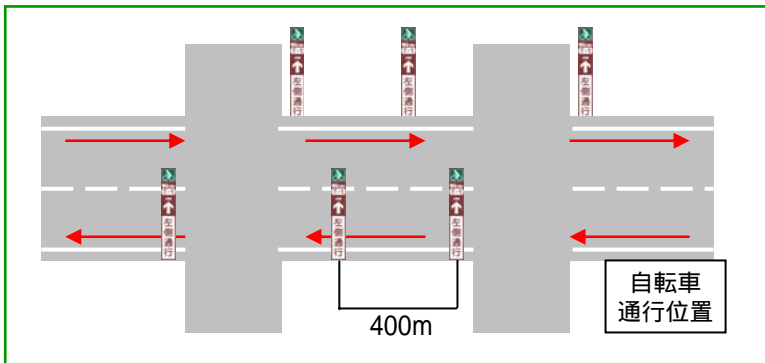
A-6) 左側通行明示サイン

自転車が車道左側を通行する区間において、下記の場合に設置を検討する。

- ・自動車交通量等が多く、安全性への配慮から通行位置や進行方向を示す必要がある場合に設置を検討する。
- ・高原ルートでは、利用者の走行速度が高く、逆走した場合には重大事故につながりやすいため必ず設置する。

区間の入口部に加えて、約 400m 間隔で設置する。ただし、A-1) 進行方向案内サインの設置位置を踏まえ、一体的に設置することが望ましい。

歩道と並行して車道の左端部を走行する区間では、「左側走行」の表現が歩道上の左側であると誤解を招く可能性があるため、代わりに「幅寄せ注意」サインを設置する。



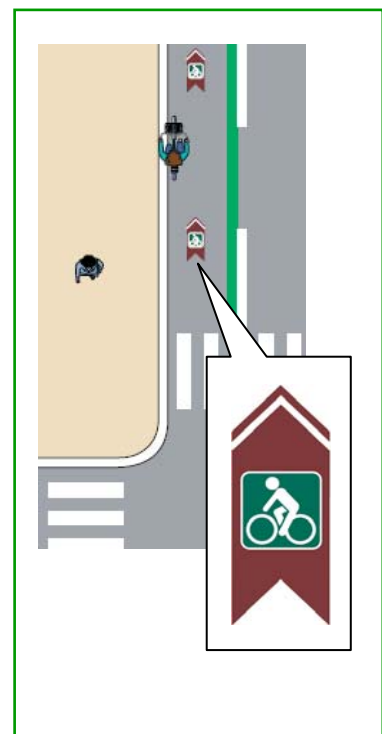
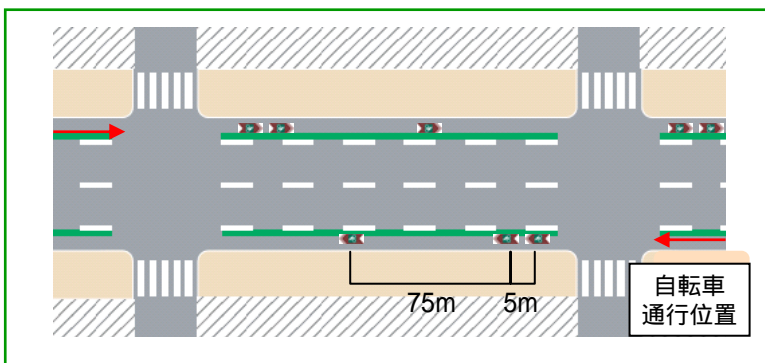
A-7) 通行位置推奨サイン

i) 自転車走行空間用

自転車が車道左側を通行する区間において、下記の場合に設置を検討する。

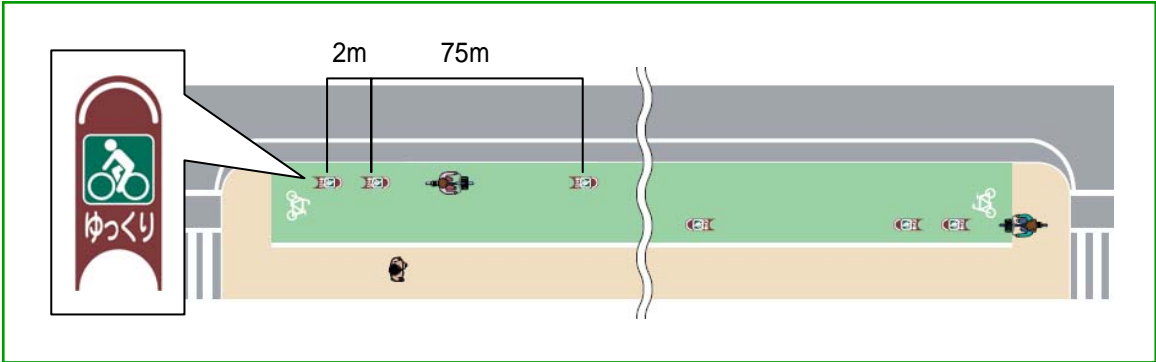
- ・自転車走行空間（自転車道や自転車専用通行帯等）が確保されており、通行位置や進行方向を示す必要がある場合に設置を検討する。

区間の入口部は約 5m 間隔で設置し、2 箇所目以降は約 75m 間隔で設置する。



ii) 自転車歩行者道用

- ・ 自転車が自転車歩行者道を通行する区間において、4m以上の幅員が確保されており、普通自転車の歩道通行部分が指定されている部分に設置を検討する。
- ・ 区間の入口部は約2m間隔で設置し、2箇所目以降は約75m間隔で設置する。
- ・ 自転車通行位置を重点的に明示する必要がある区間では、設置間隔を約15mとすることが望ましい。



2) 設置位置

自転車ルート上の通行位置別に、案内誘導サイン(補助タイプ)の設置位置を下表に示す。
自転車の通行位置は第3章を参照すること。

表 5.9 案内誘導サイン(補助タイプ)の設置位置

サイン種類	自転車ルート上の通行位置						
	車道左側端部 (1車線道路)	車道左側端部 ¹ (多車線道路)		自転車歩行者道	自転車歩行者専用道路	自転車道	
		歩道あり	歩道なし				
A-4) 交差点横断位置案内サイン	看板(標識型)	・路肩	・施設帯(歩道)	・路肩	・施設帯(自転車歩行者道)	・施設帯(自転車歩行者専用道路)	・施設帯(自転車道)
A-5) カラーライン(カラー舗装)	-	・車道左端 ・路肩	・車道左端 ・路肩	-	-	-	-
A-6) 左側通行明示サイン	看板(縦型)	・路肩	・施設帯(歩道)	・路肩	-	・施設帯(自転車歩行者専用道路)	・施設帯(自転車道)
	看板(標識型) ²	-	-	・路肩	-	-	-
A-7) 通行位置推奨サイン	専用空間用 ³	フットサイン	・車道左端 ・路肩	・車道左端	-	-	-
	自転車歩行者道用	フットサイン	-	-	・普通自転車の歩道通行部分に指定されている部分	・自転車歩行者専用道路(うち自転車走行空間)	-

1 自転車専用通行帯(自転車レーン)の場合も含む。
2 山間部で周囲の樹木等により、看板(縦型)サインの視認性確保が困難な場合、代替として設置を検討する。
3 自転車専用空間(自転車歩行者専用道路や自転車レーン等)が確保されている場合。

5.4 注意喚起サインの整備方針



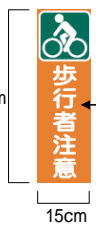





本節では、注意喚起サインの仕様や設置箇所、設置位置等の設置基準について、標準サインと補助サインのそれぞれについて記載する。

5.4.1 注意喚起サインの仕様

(1) 注意喚起サイン(標準タイプ)

注意喚起サイン(標準タイプ)のサイズや表記内容を下表に示す。

表 5.10 注意喚起サイン(標準タイプ)の仕様一覧

サイン種類	サインサイズ及び表記内容 ²	
B-1) 自動車 注意サイン	看板(縦型)  50cm 15cm	フットサイン ¹  67.5cm 45cm 自動車に、交差道路から出る自動車への注意を促す語句
B-2) 歩行者 注意サイン	看板(縦型)  50cm 15cm	フットサイン ¹  67.5cm 45cm 自転車に、交差道路から出る歩行者への注意を促す語句
B-3) 歩行者 優先サイン	看板(縦型)  50cm 15cm	フットサイン ¹  67.5cm 45cm 自転車に、歩行者を優先した通行を促す語句
B-4) 幅寄せ注意 サイン	看板(標識型)  60cm 60cm	ドライバーに車道左側を走行する自転車への注意を促すピクト及び語句
B-5) 横断自転車 注意サイン	看板(縦型)  150cm 30cm	ドライバーに車道を横断する自転車への注意を促す語句

1 看板(縦型)サインを設置する場所がない、または視認出来ない場合に、代替として設置を検討する。

2 語句や距離表示に使用する文字フォントについては、以下の通りとする。

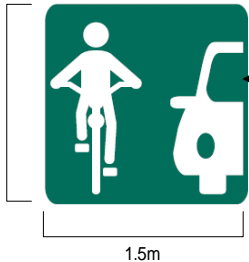



【和文】じゅん 34(長体:100~55%、平体:100~75%)

【英数】じゅん 34(長体:100~55%、平体:100%)

(2) 注意喚起サイン(補助タイプ)

注意喚起サイン(補助タイプ)のサイズや表記内容を下表に示す。

表 5.11 注意喚起サイン(補助タイプ)の仕様一覧

サイン種類	サインサイズ及び表記内容
<p>B-6) 自転車ルート 明示サイン</p>	<p>フットサイン</p>  <p>1.5m</p> <p>1.5m</p> <p>ドライバーに自転車利用が多いこと明示し、注意を促すピクト</p>
<p>B-7) 自転車 走行箇所 明示サイン</p>	<p>フットサイン</p>  <p>1.5m</p> <p>1.0m</p> <p>ドライバーに対し、交差道路の自転車横断位置を明示し、横断する自転車に注意した運転を促すピクト</p>
<p>B-8) 自転車 注意サイン</p>	<p>看板(縦型)</p>  <p>150cm</p> <p>30cm</p> <p>交差点において、右左折するドライバーに対し、車道左側を走行する自転車や反対車線を走行する自転車に注意した運転を促す語句</p>
<p>B-9) 下り坂 注意サイン</p>	<p>看板(標識型)</p>  <p>60cm</p> <p>60cm</p> <p>自転車に急な下り坂の存在を予告し、注意を促すピクト及び語句</p>

語句や距離表示に使用する文字フォントについては、以下の通りとする。

【和文】じゅん 34 (長体 : 100 ~ 55%、平体 : 100 ~ 75%)

【英数】じゅん 34 (長体 : 100 ~ 55%、平体 : 100%)

5.4.2 注意喚起サインの設置基準

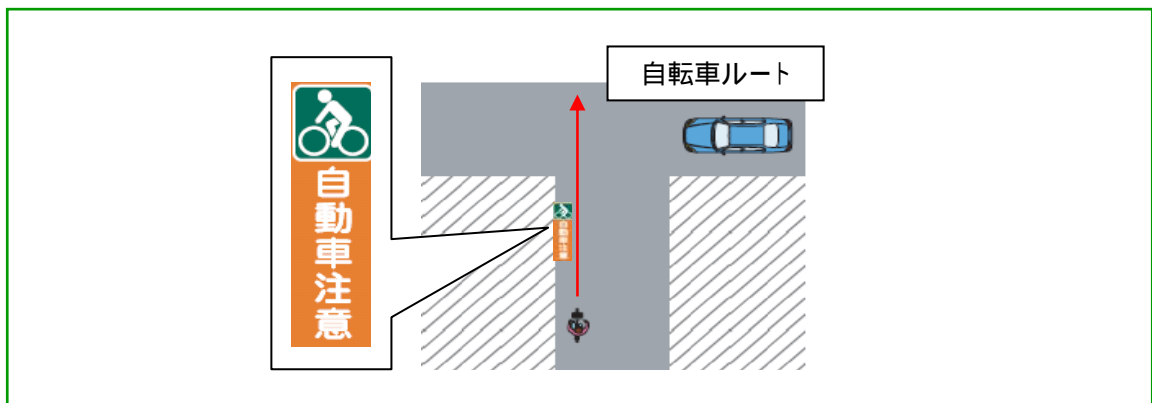
(1) 注意喚起サイン(標準タイプ)の設置基準

注意喚起サイン(標準タイプ)の設置箇所や間隔、設置位置についての基準を以下に示す。

1) 設置箇所・間隔

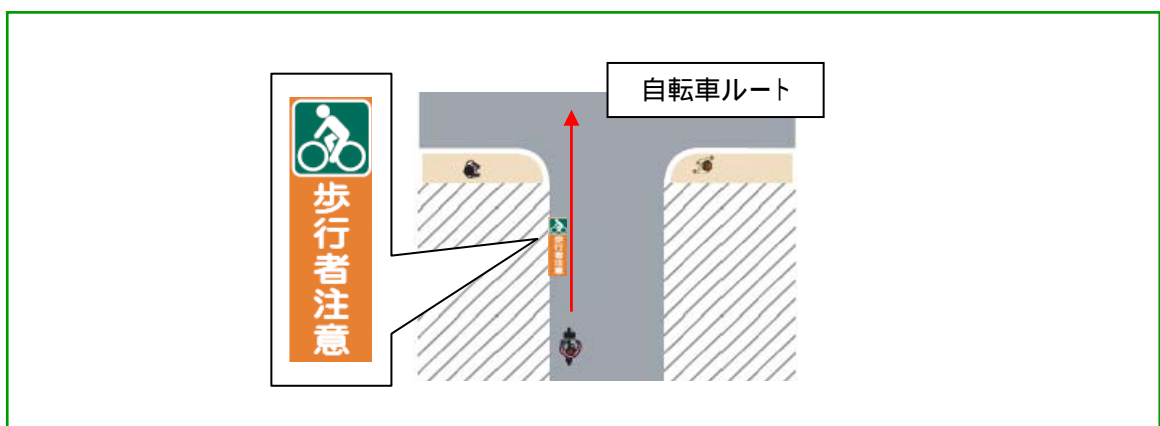
B-1) 自動車注意サイン

- ・ 自動車交通量の多い道路を横断する箇所において設置する。
- ・ 多車線道路(歩道なし)との交差点、または1車線道路同士の交差点で、特に見通しの悪い交差点において設置する。
- ・ 交差点手前3~6mの位置に設置する。



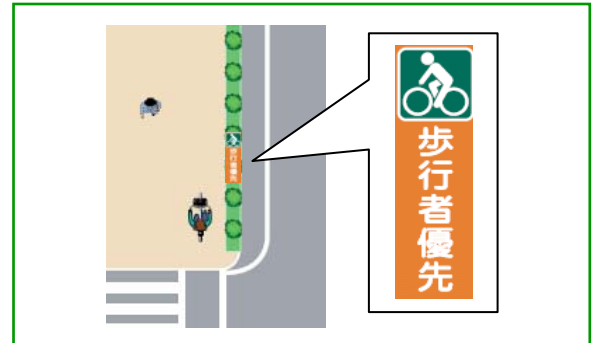
B-2) 歩行者注意サイン

- ・ 歩行者交通量の多い多車線道路(歩道あり)との交差点で、特に見通しの悪い交差点において設置する。
- ・ 交差点手前3~6mの位置に設置する。



B-3) 歩行者優先サイン

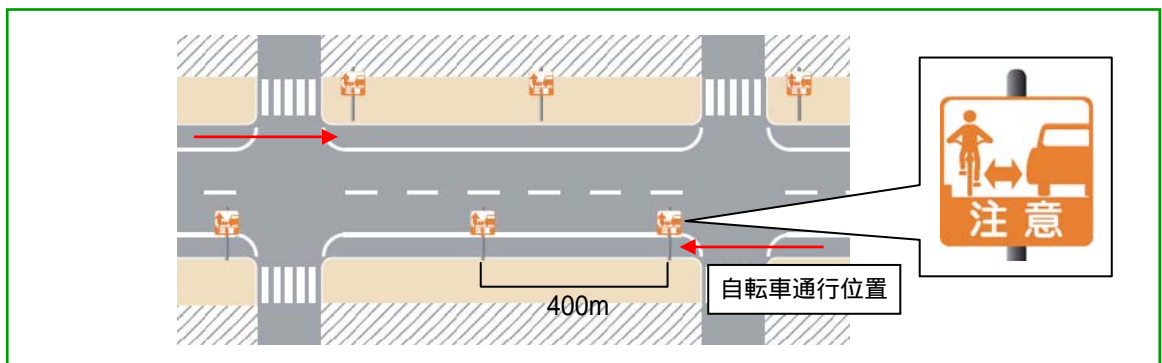
- ・ 自転車歩行者道を通行する区間において、通行規制により、普通自転車の通行部分が指定されていない場合、区間の入口部（交差点毎）に設置する。



B-4) 幅寄せ注意サイン

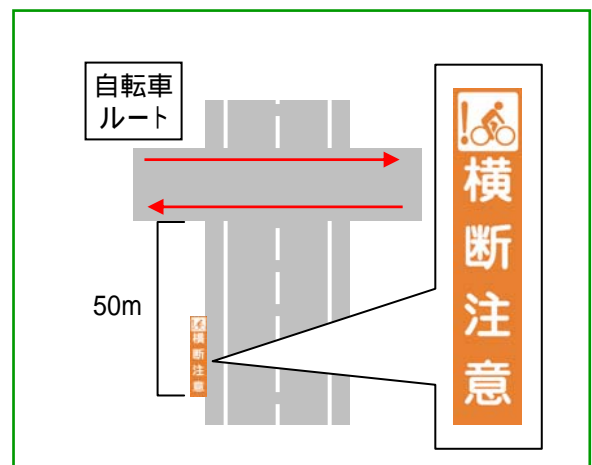
- ・ 自転車が車道左端部を通行する区間において、区間の入口部（交差点毎）に加えて約 400m 間隔で設置する。
- ・ 自動車交通量が多く、特に自転車利用者への安全性の配慮が必要な場合は、設置間隔を短縮してもよい。

歩道（自転車歩行者道）が並行している区間に設置する。歩道（自転車歩行者道）がない場合は A-6）左側通行サインの設置を検討する。



B-5) 自転車横断注意サイン

- ・ 自転車ルート of 交差道路が多車線道路である場合において、交差道路側の自転車が横断する箇所の手前（50m 程度）に設置する。
- ・ 自転車ルートを通行する自転車利用者に対しては、B-1) 自動車注意サインの設置をあわせて検討する。



2) 設置位置

自転車ルート上の通行位置別に、注意喚起サイン(標準タイプ)の設置位置を下表に示す。

自転車の通行位置は第3章を参照すること。

表 5.12 注意喚起サイン(標準タイプ)の設置位置

サイン種類		自転車ルート上の通行位置					
		車道左側端部 (1車線道路)	車道左側端部 ¹ (多車線道路)		自転車歩行者道	自転車歩行者専用道路	自転車道
			歩道あり	歩道なし			
B-1) 自動車注意サイン	看板(縦型)	・路肩	・施設帯(歩道)	・路肩	・施設帯(自転車歩行者道)	・施設帯(自転車歩行者専用道路)	・施設帯(自転車道)
	フットサイン ²	・路肩 ・車道左端	・路肩 ・車道左端	・路肩 ・車道左端	・自転車歩行者道	・自転車歩行者専用道路	・自転車道
B-2) 歩行者注意サイン	看板(縦型)	・路肩	・施設帯(歩道)	・路肩	・施設帯(自転車歩行者道)	・施設帯(自転車歩行者専用道路)	・施設帯(自転車道)
	フットサイン ²	・路肩 ・車道左端	・路肩 ・車道左端	・路肩 ・車道左端	・自転車歩行者道	・自転車歩行者専用道路	・自転車道
B-3) 歩行者優先サイン	看板(縦型)	・路肩	・施設帯(歩道)	・路肩	・施設帯(自転車歩行者道)	・施設帯(自転車歩行者専用道路)	・施設帯(自転車道)
	フットサイン ²	・路肩 ・車道左端	・路肩 ・車道左端	・路肩 ・車道左端	・自転車歩行者道	・自転車歩行者専用道路	・自転車道
B-4) 幅寄せ注意サイン	看板(標識型)	-	・施設帯(歩道)	・路肩	-	-	-
B-5) 自転車横断注意サイン	看板(標識型)	交差道路側 ・施設帯(歩道、自歩道) ・路肩	-	-	-	交差道路側 ・施設帯(歩道、自歩道) ・路肩	交差道路側 ・施設帯(歩道、自歩道) ・路肩

1 自転車専用通行帯(自転車レーン)の場合も含む。

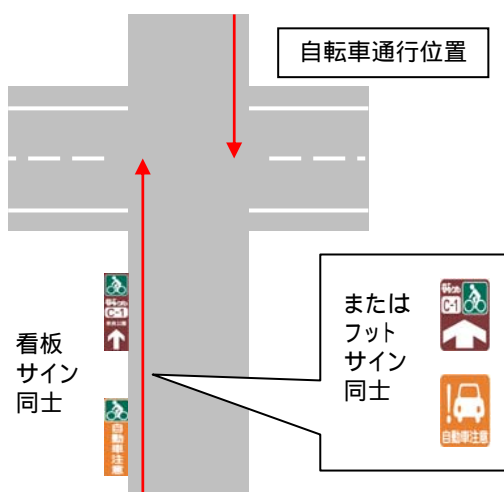
2 看板(縦型)サインを設置する場所がない、または視認出来ない場合に、代替として設置を検討する。

<参考> 注意喚起サイン(B-1~2)と案内誘導サイン(A-1~3)を同時設置する場合の留意事項

- ・ 注意喚起サインと案内誘導サインを同一地点に設置する必要がある箇所では、利用者の安全性の確保を重視し、注意喚起サインが手前となるように設置する。
- ・ 設置サインの形態は、走行中の利用者の視線が不連続とならないように、同一形態の組み合わせ（看板サイン同士、またはフットサイン同士）が望ましい。

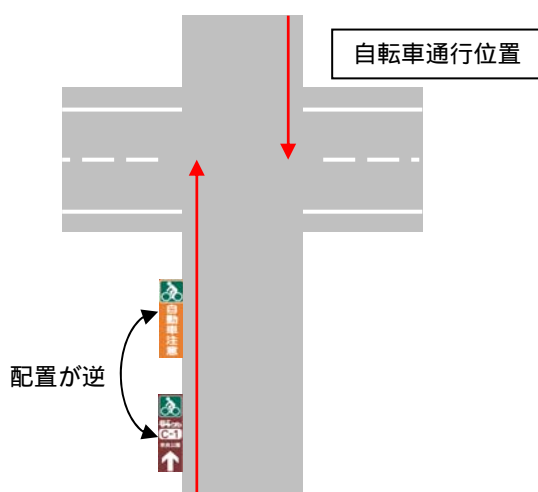
<望ましい例>

- ・ 手前に注意喚起サイン
- ・ 同一のサイン形態の組み合わせ

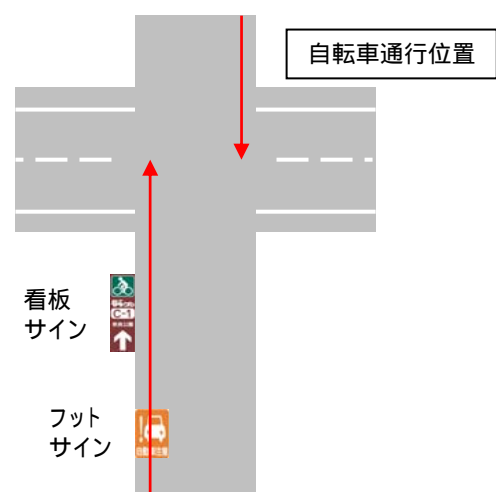


<望ましくない例>

- ・ 奥に注意喚起サイン



- ・ 異なるサイン形態の組み合わせ



(2) 注意喚起サイン(補助タイプ)の設置基準

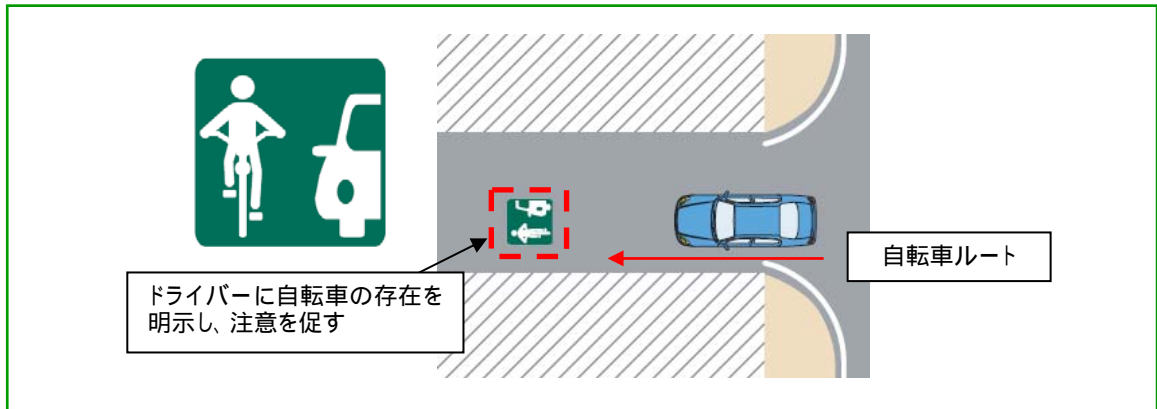
注意喚起サイン(補助タイプ)の設置箇所や間隔、設置位置についての基準を以下に示す。

1) 設置箇所・間隔

B-6) 自転車ルート明示サイン

交差点から生活道路(細街路)への流入部に設置する。

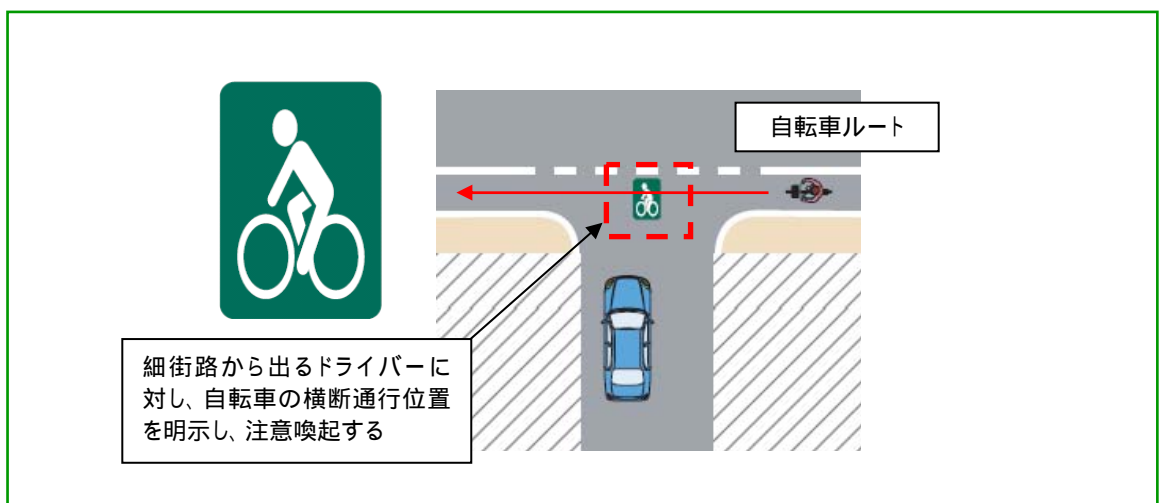
- ・特に、自転車交通量と自動車交通量がともに多い細街路において設置を検討する。



B-7) 自転車走行箇所明示サイン

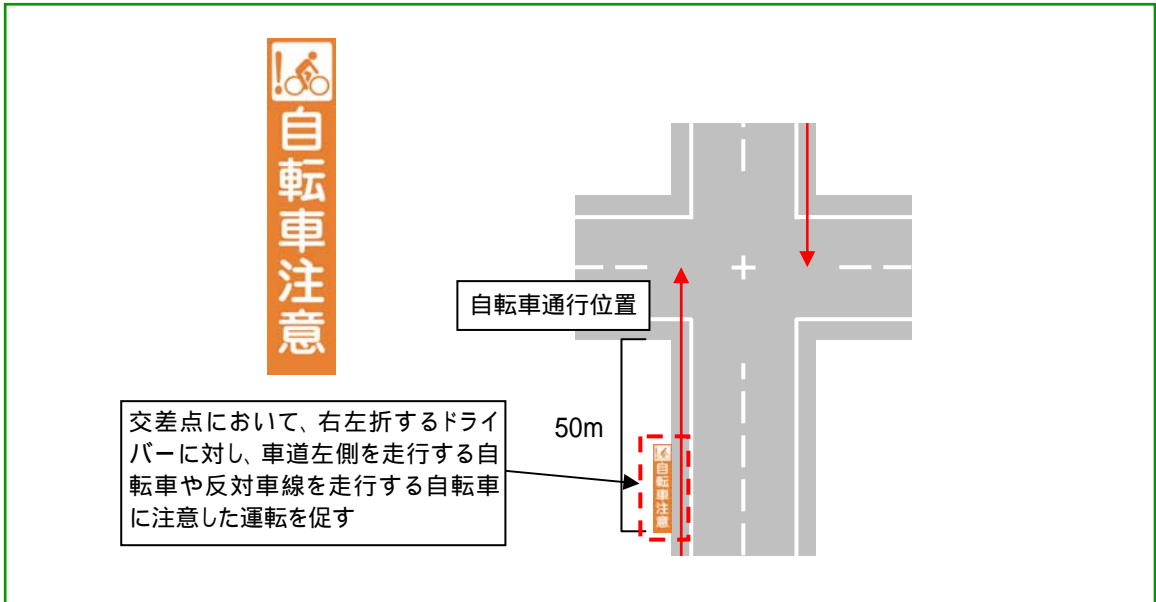
生活道路(細街路)から交差点への流入部に設置する。

- ・特に、ドライバーからの見通しが悪く、横断する自転車交通量の多い交差点において設置を検討する。
- ・自転車横断位置に設置する。
- ・自転車ルートを通行する自転車利用者に対しては、B-1)自動車注意サインの設置をあわせて検討する。



B-8) 自転車注意サイン

- ・ 自転車が車道左端部を走行する区間において、特に自動車交通量の多い交差点の手前（50m 程度）に設置する。



B-9) 下り坂注意サイン

- 下り坂の始まる手前（100m 程度手前）に設置する。
- ・ 法定の警戒標識が設置されない箇所においては、法定外サインの設置を検討する。



基本的に、急な下り坂や急カーブの連続など危険な道路の形状に関する予告は、法定の警戒標識（「下り急勾配あり」や「右背向屈曲あり」など）を設置する。

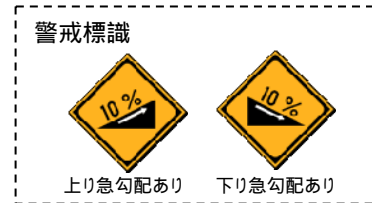
<参考> 法定の警戒標識について

道路の縦断形状の予告

走行上、特に注意を要する急勾配の坂の手前、ならびにその途中で、特に慎重な運転を促す必要がある場合には、「上り急勾配あり」または「下り急勾配あり」の標識を設置する。設置の目安は下表となっている。

表 縦断勾配の目安

設計速度(km/h)	120	100	80	60	50	40	30	20
縦断勾配(%)	2	3	4	5	6	7	8	9



道路の平面形状の予告

単路部において当該道路前方の屈曲屈折部の存在を予告する必要がある場合には、「右（または左）方屈曲あり」、「右（または左）背向屈折あり」等の標識を設置する。設置の目安は下表となっている。

表 屈曲・屈折の目安

設計速度(km/h)	曲線半径(m)	道路交角(度)
60	150以下	45°以上
50	100以下	
40	60以下	



2) 設置位置

自転車ルート上の通行位置別に、注意喚起サイン(補助タイプ)の設置位置を下表に示す。自転車の通行位置は第3章を参照すること。

表 5.13 注意喚起サイン(補助タイプ)の設置位置

サイン種類	自転車ルート上の通行位置					
	車道左側端部(1車線道路)	車道左側端部 ¹ (多車線道路)		自転車歩行者道	自転車歩行者専用道路	自転車道
		歩道あり	歩道なし			
B-6) 自転車ルート明示サイン フットサイン	・車道左側	-	-	-	-	-
B-7) 自転車走行箇所明示サイン フットサイン	-	交差点内 ・車道左側 ・路肩	交差点内 ・車道左側 ・路肩	交差点内 ・自転車歩行者道	-	-
B-8) 自転車注意サイン ² 看板(縦型)	-	・施設帯(歩道)	・路肩	-	-	-
B-9) 下り坂注意サイン ³ 看板(標識型)	-	・施設帯(歩道)	・路肩	-	-	-

1 自転車専用通行帯(自転車レーン)の場合も含む。
2 車道左側を走行する自転車利用者を考慮する場合に設置を検討する。
3 主に高原ルート等の山間部において設置する。

5.5 サインに使用する材料

本節では、サインに使用する材料とその特性を記載する。

5.5.1 看板サイン

(1) 標示板の基板の材料

看板サインの標示板の基板材料は、重量が軽く耐食性に優れているアルミニウム合金板を使用する。

(2) 標示板の反射材料

主にドライバーを対象とした注意喚起サインについては、ドライバーの視認性を向上させるため高輝度の反射シート（カプセルレンズ型）を標示板に使用する。

(3) 標識柱の材料

単独柱として設置する自転車向けの看板（縦型）サインの標識柱については、成型がしやすく耐食性にも優れているアルミニウム合金材を用いる。

その他の看板サインの標識柱については、一般の道路標識柱に用いられることが多い鋼管を使用する。ただし、鋼管は耐食性に弱く、錆が発生しやすいため、防錆処理（塗装、溶融亜鉛めっき等）を行う必要がある。

5.5.2 フットサイン

フットサインの材料には、フットサイン上を自動車が走行することを考慮し、タイヤのねじれに強い、溶融タイプのサインシートを使用する。また、使用する材料には、すべりに対する抵抗が高いことが求められる。

5.5.3 カラーライン・カラー舗装

カラーライン・カラー舗装の材料には、ライン上を自動車が走行することを考慮し、タイヤのねじれに強い、溶融タイプのカラーリング材を使用する。また、使用する材料には、すべりに対する抵抗が高いことが求められる。

カラー舗装については、上記のように表層の表面を着色する方法のほか、アスファルト混合物中にカラー骨材を混入する方法もあるため、施工方法の検討に際しては奈良県 土木部 道路・交通環境課と協議すること。



6 地域内の自転車利用ネットワーク整備の基本的な考え方

【本章の概要】

本章では、地域内の自転車利用ネットワーク整備について、ルート設定やネットワーク整備の基本的な考え方を記載する。

本章の構成は、以下の通りである。

6.1 地域内の自転車利用ネットワークの設定の基本的な考え方

本節では、地域内の自転車利用ネットワークを設定する際の基本的な考え方について記載する。

6.2 地域内の自転車利用ネットワーク整備の基本的な考え方

本節では、地域内の自転車利用ネットワークにおける走行空間整備やサイン設置の基本的な考え方について記載する。

6.1 地域内の自転車利用ネットワーク設定の基本的な考え方

広域的な自転車利用ネットワークに接続し、各地域内の観光資源や地域資源等を巡るための「地域内ルート」については、県の技術的支援により、各道路管理者と協議の上、市町村が主体的に設定する。

地域内の自転車利用ネットワーク設定の基本的な考え方は、以下の通りである。

- ・ 観光エリア内 で、広域的な自転車利用ネットワークと接続し、自転車への乗り換えポイントとなるレンタサイクルのある鉄道駅や観光資源、トイレ・休憩施設、商業施設、宿泊施設等を結ぶ、安全に自転車を楽しめるルートを設定する。
- ・ 自転車走行に慣れている自転車愛好家だけではなく、ファミリー層やシルバー層も安全に周遊できるルートを設定する。
- ・ 各市町村で推奨している観光ルート等を参考に、地域として周遊してほしい観光施設へのアクセスルート、歴史的まちなみの残る旧街道筋、河川沿い等を活用したルート、自動車では行きにくい隠れた魅力ある地域資源へのアクセスルート等を、自動車交通量や沿道環境等も加味してルート設定する。その際、歩行者や自動車の交通量が特に多いルートは除外することが望ましい。
- ・ 周遊観光のテーマ性（歴史、食、写真、体験等）を意識しながら、ルートを設定する。
- ・ 自転車の行動特性を考慮し、5km 以内を目処として、立ち寄りスポットを設定することが望ましい。

観光資源が集積した概ね半径5kmのエリアを想定。

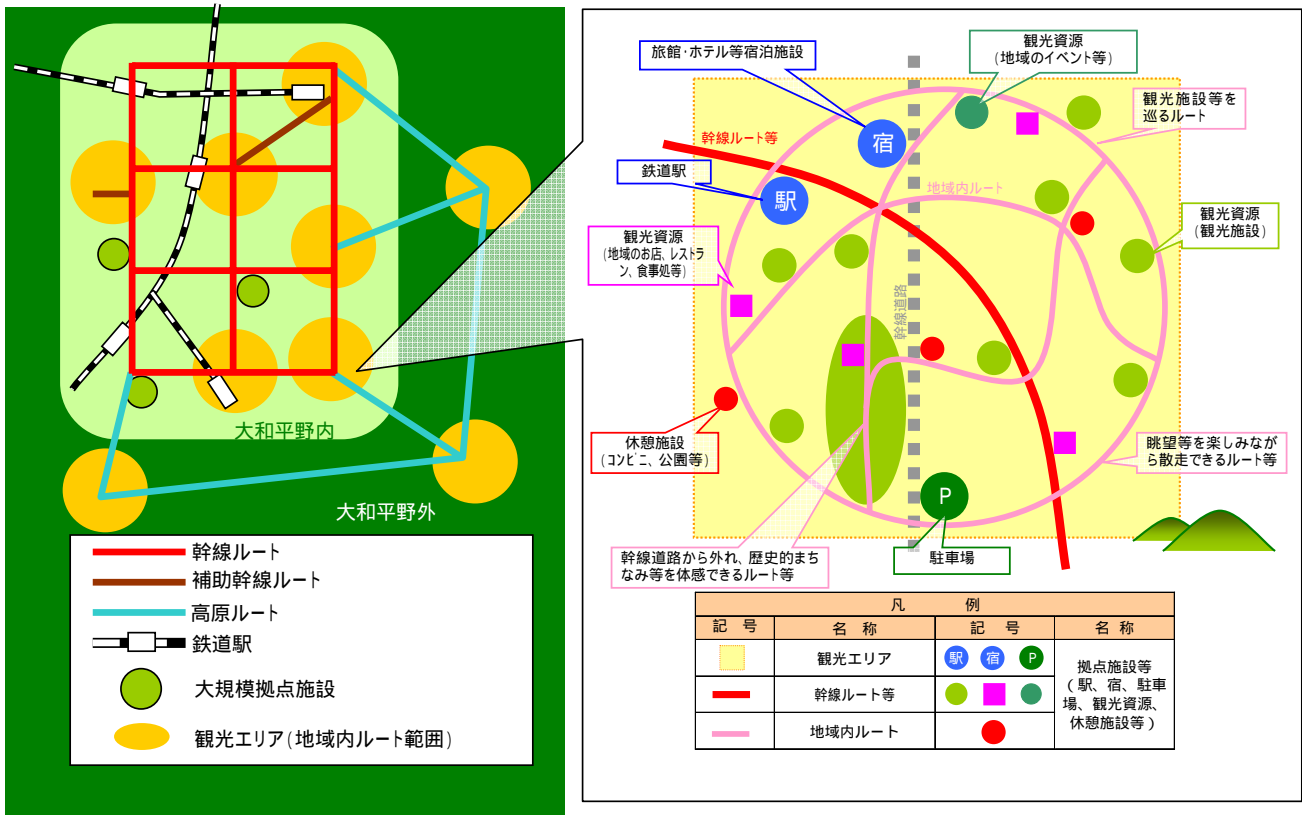


図 6.1 地域内ルートの設定イメージ

6.2 地域内の自転車利用ネットワーク整備の基本的な考え方

地域内ルートにおいては、各市町村が主体となり、下記の考え方に基づいてサイン設置や自転車走行空間の整備内容を検討する。

なお、サイン設置や自転車走行空間の整備にあたっては、整備主体となる地域内ルートの各道路管理者と協議することとする。

- ・ 注意喚起サインについては、本ガイドラインのサイン仕様や設置方法に準じて設置する。
- ・ 案内誘導については、主に各市町村が整備している既存の観光案内サインやサイクリングマップとの整合性に留意しつつ、迷いやすい分岐部等において、必要に応じ案内誘導サインを追加設置する。
- ・ 自転車走行空間の整備は、本ガイドラインの第 4 章の考え方に準じ、地域の交通量や沿道利用の状況を勘案して整備を進める。

< 参考 > 地域内ルートにおけるサイン設置のイメージ



7 自転車利用ネットワークの維持管理の基本的な考え方

【本章の概要】

本章では、自転車利用ネットワークの維持管理の基本的な考え方と維持管理方法について記載する。

本章の構成は、以下の通りである。

7.1 維持管理の基本的な考え方

本節では、自転車利用ネットワークの維持管理の基本的な考え方について記載する。

7.2 維持管理方法

本節では、自転車利用ネットワークの維持管理方法について記載する。

7.1 維持管理の基本的な考え方

自転車利用ネットワークの維持管理の基本的な考え方は、以下の通りである。

(1) 維持管理の体制

自転車の利用促進を図る上で、快適な走行空間を維持することが重要である。

自転車利用ネットワークの維持管理については、道路管理者の通常点検により行うが、人手等の点で通常点検による現状把握には限界がある。

そこで、サインの状態に関する情報（看板の色あせや破損等）を、自転車ルートを走行する自転車利用者や地域住民から得ることで、維持管理を効率的に行い、必要とする自転車利用ネットワークの機能を継続して維持する。

自転車利用者や地域住民からの意見や情報を収集できるような仕組みが必要である。

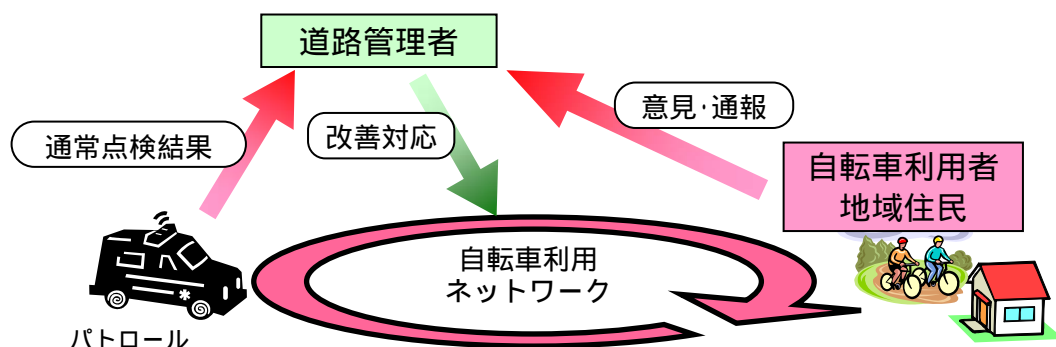


図 7.1 維持管理体制のイメージ

<参考> 自転車利用者(地域住民)からの情報収集イメージ

自転車利用者が看板サインの破損や舗装の陥没等を発見した場合、サイクリングマップ等に記載された電話番号等をもとに、意見収集窓口（県）に通報する。

意見収集窓口（県）は寄せられた破損情報を、担当の道路管理者に連絡する。

この他の情報収集ツールとして、ホームページ（「奈良県自転車利用総合案内サイト」）を活用することが考えられる。

(2) 維持管理の水準

自転車利用ネットワークの維持管理の水準については、実際に自転車ルートを走行した利用者の評価等を踏まえ、利用者の満足度を向上させるため、経済性・効率性に留意しつつ、適宜水準を見直していく。

サインを追加設置すべき箇所や、まぎらわしいため設置位置を見直すべき箇所、情報が消えかきりわかりづらい箇所等の情報について、利用者からの声を集め、サイン設置や維持管理の水準に反映する。

7.2 維持管理方法

自転車利用ネットワークの維持管理方法は、以下の通りである。

(1) サイン管理台帳の作成

サインをもれなく管理するために、サイン配置計画段階で「サイン管理台帳」を作成し、サインの設置位置、管理番号、サイン種類、表記内容等を整理する。さらに、現地施工後に完成写真等を追加することで「サイン管理台帳」を完成させる。

このサイン管理台帳に対して、「更新履歴」や通常点検結果を記録する「定期点検記録」、利用者や地元住民からの報告を記録する「利用者報告記録」を記載し、サインを管理する。

対応記録に関しては、経年変化の著しい事項の抽出、将来的な維持管理費の予測のための基礎データとすることを目的として「対応内容」に記録を残していく。

(2) 地域との協働

看板サインの汚れ等に対する軽微な対応については、定期的な清掃活動を地域との協働によって実施することにより、サイン管理の効率化、対応の迅速化を図る。

(3) サインの更新

看板サインやフットサインの表示面については、経年変化によって劣化するため、これを放置すると表記内容が見づらくなるだけでなく、自転車利用ネットワーク全体のイメージの陳腐化にもつながる恐れがある。

このため、道路管理者による通常点検のほか、利用者・地元住民から寄せられる情報を基に、必要に応じて、順次サインの更新を行っていく。



参考として、サイン管理台帳の様式を下表に示す。

表 7.1 サイン管理台帳 様式(1/2)

ルート番号				管理番号		
路線名				道路管理者		
設置位置	市・町・村		地内	サイン種類	案内誘導 ・ 注意喚起	
	キ口程	km	上り・下り	サイン種別	看板 ・ フットサイン	
	備考			設置方式(略図)		
設置方式	単独	単柱、その他()				
	添架	照明、信号機、電柱、ガードレール、既存標識、その他()				
サイン寸法	(H)	(W)	mm × mm			
基礎	形式		寸法	更新履歴	新設年月日	
	支柱	形式			寸法	更新年月日
						更新年月日
設置位置図				表示内容		
現況写真	表面			裏面		
	撮影年月日 年 月 日			撮影年月日 年 月 日		

備考欄には、交差点付近に設置する場合には、「交差点手前 × × m」と記入する。

表 7.2 サイン管理台帳 様式(2/2)

	点検日	点検者		点検内容	対応日	対応者		対応内容 (補修、修繕の内容(取替・清掃等)と費用等がわかるように記載。)
		氏名	所属			氏名	所属	
定期点検記録	記入例) 2011年 5月 日		～～ 事務所	看板の文字が 汚れのため読 めなくなっ ていた。	2011年 5月 日		～～ 事務所	・看板の清掃を 実施した。 ・費用は発生 せず。
	年 月 日				年 月 日			
	年 月 日				年 月 日			
	年 月 日				年 月 日			
	年 月 日				年 月 日			
	年 月 日				年 月 日			
	年 月 日				年 月 日			
利用者報告記録	報告日	報告内容		対応日	対応者		対応内容	
		氏名	所属		氏名	所属		
	記入例) 2011年 6月 日		看板へ落書きが されている。	2011年 6月 日		～～ 事務所	・看板の清掃を 実施した。 ・費用は発生 せず。	
	年 月 日			年 月 日				
	年 月 日			年 月 日				
	年 月 日			年 月 日				
	年 月 日			年 月 日				

8 拠点施設整備の基本的な考え方

【本章の概要】

本章では、自転車利用者の利便性向上に資する拠点施設整備に関する基本的な考え方について記載する。

本章の構成は、以下の通りである。

8.1 拠点施設整備の基本的な考え方

本節では、自転車利用ネットワークにおける拠点施設整備の基本的な考え方について記載する。

8.2 拠点施設に必要な機能

本節では、拠点施設に必要な機能について記載する。

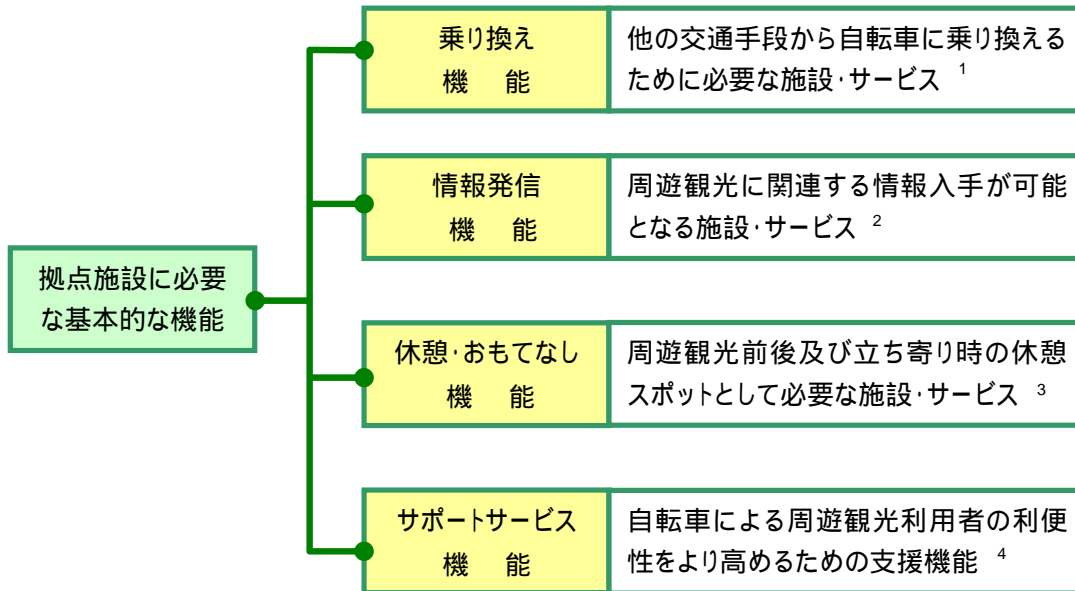
8.1 拠点施設整備の基本的な考え方

自転車利用ネットワークにおける拠点施設整備の基本的な考え方について、以下に示す。

- ・ 拠点施設として必要な機能について、既存施設の活用や管理・営業主体等との連携等により、段階的な整備・充実を図る。
- ・ 拠点施設に必要な機能については、その施設の利用者の自転車利用レベルや拠点施設と位置付ける施設の種別等を考慮しながら、整備・充実を図る。

8.2 拠点施設に必要な機能

拠点施設に必要な自転車利用者をサポートする基本的な機能について以下に示す。



- 1 例えば、駐車場、作業スペース、レンタサイクル等の施設・サービス。
- 2 例えば、観光案内所、周遊観光マップ・サインの施設・サービス。
- 3 例えば、駐輪場、トイレ、軽飲食コーナーの施設・サービス。
- 4 例えば、自転車搬送、荷物預かりの施設・サービス。

図 8.1 拠点施設に必要な基本的な機能

また、拠点施設については、施設の位置付け（使われ方）から大拠点、中拠点、小拠点の種別に区分できる。それぞれの拠点種別に応じた導入機能を下表に示す。

なお、各機能に応じた具体的な導入施設・サービスについては、利用者の自転車利用レベルを踏まえて、各施設において個別に検討した上で、整備・充実を図ることとする。

表 8.1 拠点施設の種別、対象施設及び導入機能

施設の位置付け (使われ方)	種別	対象施設	導入機能				
			乗り換え	情報発信	もてなし	休憩お	サポート
自転車への乗り換えや情報発信等の基地として活用できる大規模な施設	大拠点	奈良西駐車場、奈良競輪場、浄化センター公園、橿原公苑 等					
自転車への乗り換えができる、上記以外の起終点となりえる施設	中拠点	鉄道駅や大規模駐車場、宿泊施設 等					
自転車周遊時に立ち寄る施設	小拠点	観光施設、休憩施設（コンビニ、公園等） 等	×				

：必要機能、 ：あれば便利な機能、 ×：特に必要としない機能。

9 サイクリングマップ作成の基本的な考え方

【本章の概要】

本章では、自転車利用者の利便性向上に資するサイクリングマップ作成の基本的な考え方について記載する。

サイクリングマップの作成に関する基本的な考え方は、以下の通りである。

- ・サイクリングマップは、広域的な自転車利用ネットワーク全体を対象とした「広域周遊マップ」、複数地域を周遊するテーマ性を持ったルートを紹介する「テーマ別周遊マップ」、各地域における周遊ルートを紹介する「地域周遊観光マップ」等を作成する。
- ・提供する情報としては、これまでの利用者アンケート等による意向を踏まえて、共通的に掲載する「基本情報」¹と、各マップで掲載する「個別情報」²を盛り込み、各マップの利用者が使いやすいものを目指しつつ、利用者の声を反映しながら、段階的に改善を図っていく。
- ・自転車利用者が現在地をマップで確認できるように、現地サインとの整合性を考慮する³。
- ・提供媒体としては、紙媒体に加え、ポータルサイト等により周知を図る。

1 例えば、ルート情報（ルート名、ルート番号等）施設情報（休憩施設、コンビニ、トイレ等）の情報。

2 例えば、地域内ルート、地域の観光資源、イベント情報、走行環境等の情報。

3 現地サインとサイクリングマップの役割分担は P5-3 参照。

参考資料集

目次

(参考1) <u>関連法令の整理</u>	参考 1-1
1.1 道路法(道路構造令)における自転車に関する規定	参考 1-1
1.1.1 道路法と道路構造令の位置付け	参考 1-1
1.1.2 道路法(道路構造令等)における自転車走行空間の定義	参考 1-2
1.1.3 道路構造令における自転車走行空間に関する設置基準	参考 1-5
1.2 道路交通法における自転車に関する規定	参考 1-6
1.2.1 道路交通法の位置付け	参考 1-6
1.2.2 道路交通法及び道路交通法施行令で定められている自転車走行空間の規定	参考 1-6
1.2.3 道路交通法における自転車走行空間の通行方法	参考 1-8
(参考2) <u>看板サインの構造図</u>	参考 2-1
2.1 看板サインの設置イメージ	参考 2-1
2.2 看板サインの構造図	参考 2-2



(参考1) 関連法令の整理



(参考1) 関連法令の整理

【概要】

参考1では、自転車利用ネットワーク整備の前提条件として、関連法令の自転車に関する規定を記載する。

参考1の構成は、以下の通りである。

1.1 道路法(道路構造令)における自転車に関する規定

本節では、道路法及び道路構造令における自転車走行空間に関する用語の定義と、自転車走行空間に関する設置基準について記載する。

1.2 道路交通法における自転車に関する規定

本節では、道路交通法における自転車走行空間に関する規定と、自転車の通行方法について記載する。

1.1 道路法(道路構造令)における自転車に関する規定

本節では、道路法及び道路構造令における自転車走行空間に関する用語の定義と、自転車走行空間に関する設置基準について記載する。

1.1.1 道路法と道路構造令の位置付け

道路法は、道路網の整備を図るため、道路に関して路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定めている。

道路構造令は、道路法第30条の規定に基づき、道路の新設または改築する場合における、幅員、線形、勾配といった道路構造の一般的な技術基準を定めている。

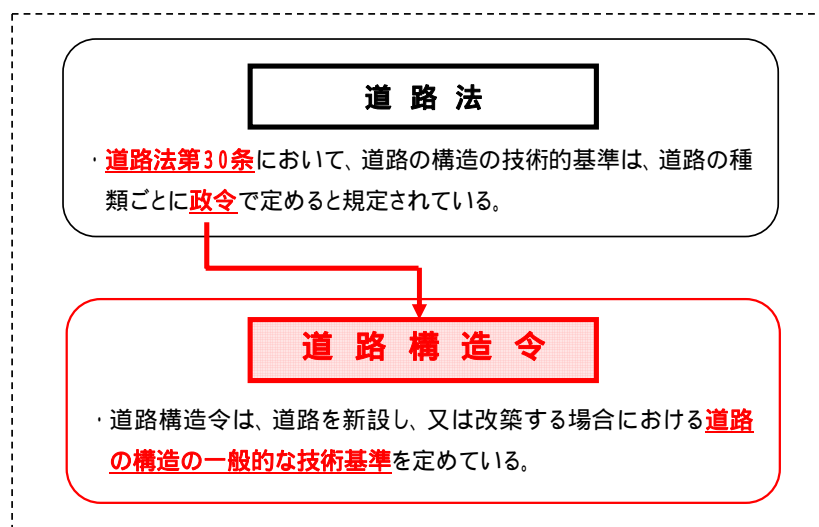


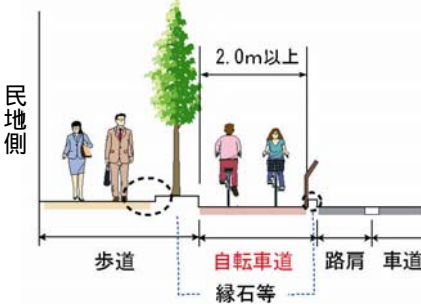
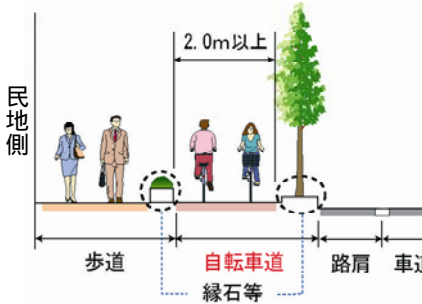

図1 道路法と道路構造令の関係

出典：自転車利用環境整備ガイドブック(平成19年10月、国土交通省、警察庁)

1.1.2 道路法(道路構造令等)における自転車走行空間の定義

道路法及び道路構造令における「自転車道」、「自転車専用道路」、「自転車歩行者道」、「自転車歩行者専用道路」、「車道」、「路肩」、「歩道」の定義は、下表の通りである。

表 1 道路法及び道路構造令における用語の定義(1/3)

用語	定義
<p>自転車道</p>	<ul style="list-style-type: none"> 専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分という(道路構造令第2条第2号)。 自転車道の幅員は2m以上(やむを得ない場合は1.5m以上)とされている(道路構造令第10条第3項)。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>パターン1</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>パターン2</p>  </div> </div> <p style="text-align: center;">道路構造令で規定される自転車道</p>
<p>自転車専用道路</p>	<ul style="list-style-type: none"> 専ら自転車の一般交通の用に供する道路又は道路の部分(当該道路の他の部分と構造的に分離されているものに限る。)をいう(道路法第48条の13第1項)。 自転車専用道路の幅員は3m以上(やむを得ない場合は2.5m以上)とされている(道路構造令第39条第1項)。 <div style="text-align: center;">  <p>道路構造令で規定される自転車専用道路</p> </div>

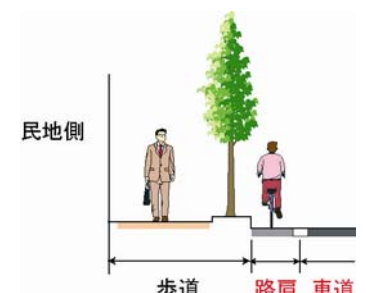
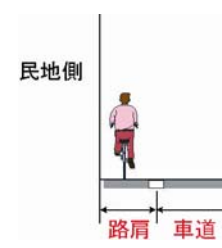
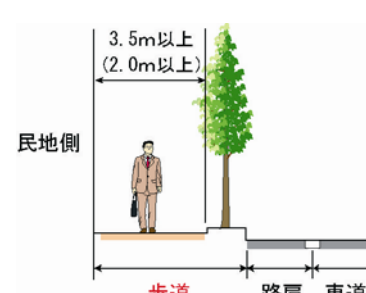
出典：自転車利用環境整備ガイドブック(平成19年10月、国土交通省、警察庁)

表 2 道路法及び道路構造令における用語の定義 (2/3)

用語	定義
<p>自転車歩行者道</p>	<ul style="list-style-type: none"> 専ら自転車及び歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分という（道路構造令第2条第3号）。 自転車歩行者道の幅員は、歩行者の交通量が多い場合4m以上、その他の場合は3m以上とされている（道路構造令第10条の2第2項）。 <div data-bbox="774 582 1173 952" style="text-align: center;"> <p>道路構造令で規定される自転車歩行者道</p> </div>
<p>自転車歩行者専用道路</p>	<ul style="list-style-type: none"> 専ら自転車及び歩行者の一般交通の用に供する道路又は道路の部分（当該道路の他の部分と構造的に分離されているものに限る。）をいう（道路法第48条の13第2項）。 自転車歩行者専用道路の幅員は4m以上とされている（道路構造令第39条第1項）。 <div data-bbox="774 1265 1173 1556" style="text-align: center;"> <p>道路構造令で規定される自転車歩行者専用道路</p> </div>

出典：自転車利用環境整備ガイドブック（平成19年10月、国土交通省、警察庁）

表 3 道路法及び道路構造令における用語の定義 (3/3)

用語	定義
<p>車道及び路肩</p>	<p><車道></p> <ul style="list-style-type: none"> 専ら車両の通行の用に供することを目的とする道路の部分（自転車道を除く）をいう（道路構造令第2条第4号）。 <p><路肩></p> <ul style="list-style-type: none"> 道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分をいう（道路構造令第2条第12号）。 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>歩道あり</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>歩道なし</p>  </div> </div> <p style="text-align: center;">道路構造令で規定される車道及び路肩</p>
<p>(参考)歩道</p>	<ul style="list-style-type: none"> 専ら歩行者の通行の用に供するために、縁石線又はさくその他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう（道路構造令第2条第1号）。 歩道の幅員は、歩行者の交通量が多い場合 3.5m 以上、その他の場合は 2m 以上とされている（道路構造令第11条第3項）。 <div style="text-align: center;">  <p style="text-align: center;">道路構造令で規定される歩道</p> </div>

出典：自転車利用環境整備ガイドブック（平成 19 年 10 月、国土交通省、警察庁）

1.1.3 道路構造令における自転車走行空間に関する設置基準

道路構造令で規定されている自転車走行空間の設置基準は下表の通りであり、道路を新設・改築する際に適用される。

表 4 道路構造令で規定されている自転車走行空間の設置基準

走行空間	設置基準
自転車道	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車及び自転車の交通量が多い第3種又は第4種の道路には、自転車道を道路の各側に必ず設置する（道路構造令第10条第1項）。 ・自転車の交通量が多い第3種若しくは第4種の道路、又は自動車及び歩行者の交通量が多い第3種又は第4種の道路についても、安全かつ円滑な交通を確保するため自転車の通行を分離する必要がある場合においては、自転車道を道路の各側に設ける（道路構造令第10条第2項）。 ・ただし、上記2項目について、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りではない。
自転車歩行者道	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車の交通量が多い第3種又は第4種の道路（自転車道を設ける道路を除く。）には、自転車歩行者道を道路の各側に必ず設置する（道路構造令第10条の2第1項）。 ・ただし、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りではない。
(参考)歩道	<ul style="list-style-type: none"> ・第4種（第4級を除く。）の道路（自転車歩行者道を設ける道路を除く。）歩行者の交通量が多い第3種（第5級を除く。）の道路（自転車歩行者道を設ける道路を除く。）又は自転車道を設ける第3種若しくは第4種第4級の道路には、その各側に歩道を必ず設置する（道路構造令第11条第1項）。 ・第3種又は第4種第4級の道路（自転車歩行者道を設ける道路を除く。）についても、安全かつ円滑な交通を確保する必要がある場合においては、歩道を設ける（道路構造令第11条第2項）。 ・ただし、上記2項目について、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合においては、この限りではない。

詳細は「道路構造令の解説と運用」のP220～226を参照。

1.2 道路交通法における自転車に関する規定

本節では、道路交通法における自転車走行空間に関する規定と、自転車の通行方法について記載する。

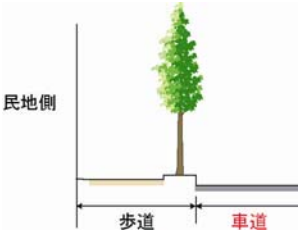

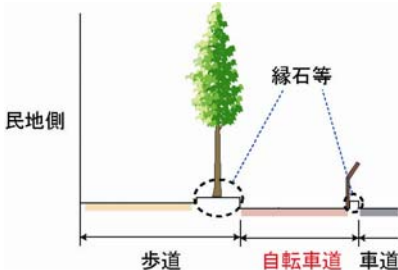
1.2.1 道路交通法の位置付け

道路交通法は、道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、及び道路の交通に起因する障害の防止に資することを目的に、通行位置や通行方法等を定めている。

1.2.2 道路交通法及び道路交通法施行令で定められている自転車走行空間の規定


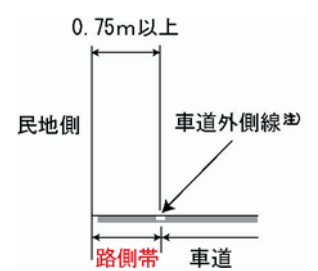

道路交通法及び道路交通法施行令で定められている自転車走行空間の規定は、下表の通りである。

表 5 道路交通法及び道路交通法施行令で定められている自転車走行空間の規定 (1/2)

走行空間	規定
<p>車道</p>	<p>・車両の通行の用に供するため縁石線若しくはさくその他これに類する工作物又は道路標示によって区画された道路の部分をいう（道路交通法第2条第3号）。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>歩道あり</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>歩道なし</p>  </div> </div> <p style="text-align: center;">道路交通法で規定される車道</p> <p style="font-size: small;">注) 区画線「車道外側線」について「車道外側線」を標示する区画線は、「路側帯」を表示する道路標示とみなす（道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第7条）。</p>
<p>イ) 自転車道</p>	<p>・自転車の通行の用に供するため縁石線又はさくその他これに類する工作物によって区画された車道の部分をいう（道路交通法第2条第3号の3）。</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">道路交通法で規定される自転車道</p>

出典：自転車利用環境整備ガイドブック（平成19年10月、国土交通省、警察庁）

表 6 道路交通法及び道路交通法施行令で定められている自転車走行空間の規定(2/2)

走行空間		規定
車道	<p>ロ) 自転車専用通行帯(自転車レーン)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・車両通行帯の設けられた道路において、道路標識等により通行の区分が指定されているときは、当該通行の区分に従い、当該車両通行帯を通行しなければならない(道路交通法第20条第2項)。 ・車両通行帯の幅員は3m以上(やむを得ない場合1.0m以上3m未満)とされている(道路交通法施行令第1条の2第4項)。 <div style="text-align: center;">  <p>民地側</p> <p>3.0m以上 (1.0m以上)</p> <p>歩道</p> <p>自転車専用通行帯 (自転車レーン)</p> <p>車道</p> <p>道路交通法で規定される自転車専用通行帯(自転車レーン)</p> </div>
路側帯		<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路端寄りに設けられた帯状の道路の部分で、道路標示によって区画されたものをいう(道路交通法第2条第3号の4)。 ・路側帯の幅員は原則0.75m以上とされている(道路交通法施行令第1条の2第2項)。 <div style="text-align: center;">  <p>0.75m以上</p> <p>民地側</p> <p>車道外側線</p> <p>路側帯</p> <p>車道</p> <p>注) 区画線「車道外側線」について 「車道外側線」を表示する区画線は、「路側帯」を表示する道路表示とみなす(道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第7条)</p> <p>道路交通法で規定される路側帯</p> </div>
歩道		<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者の通行の用に供するため縁石線又はさくその他これに類する工作物によって区画された道路の部分(道路交通法第2条第2号)。 <div style="text-align: center;">  <p>民地側</p> <p>歩道</p> <p>車道</p> <p>道路交通法で規定される歩道</p> </div>

出典：自転車利用環境整備ガイドブック(平成19年10月、国土交通省、警察庁)

1.2.3 道路交通法における自転車走行空間の通行方法

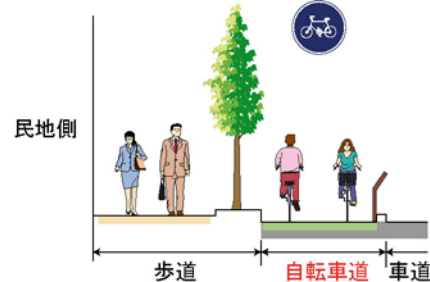
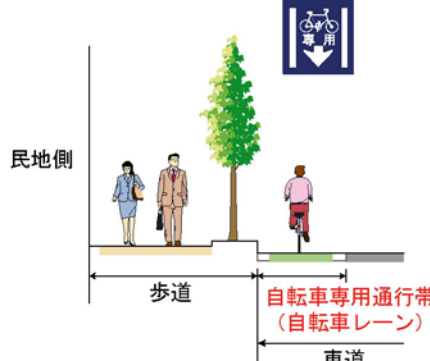
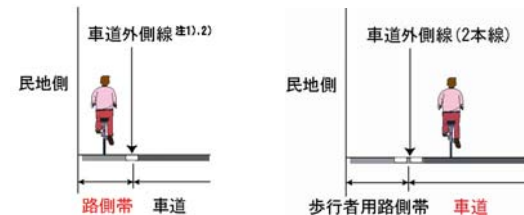
道路交通法に規定されている自転車走行空間の通行方法は下表の通りである。

表 7 道路交通法に規定されている自転車走行空間の通行方法(1/3)

走行空間	通行方法
<p>車道</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車は、歩道又は路側帯と車道の区別のある道路においては、車道を通行しなければならない(道路交通法第17条第1項)。 ・自転車は、道路(歩道等と車道の区別のある道路においては車道)の左側端に寄って通行しなければならない(道路交通法第18条第1項)。 ・自転車は、歩道がない道路において、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、車道・路側帯のいずれも通行することができる(詳細は「路側帯」を参照)。 <p>歩道あり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車道外側線がある場合 ・車道外側線がない場合 <p>歩道なし</p> <p>道路交通法で規定される車道の通行方法</p> <p>注1) 区画線「車道外側線」について 「車道外側線」を表示する区画線は、「路側帯」を表示する道路標示とみなす(道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第7条)</p>

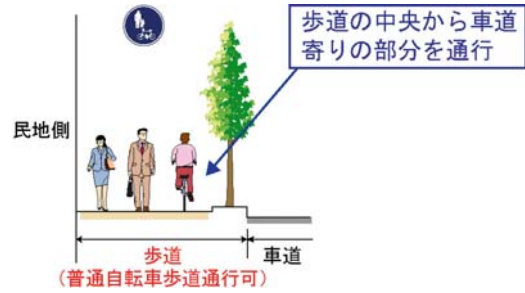
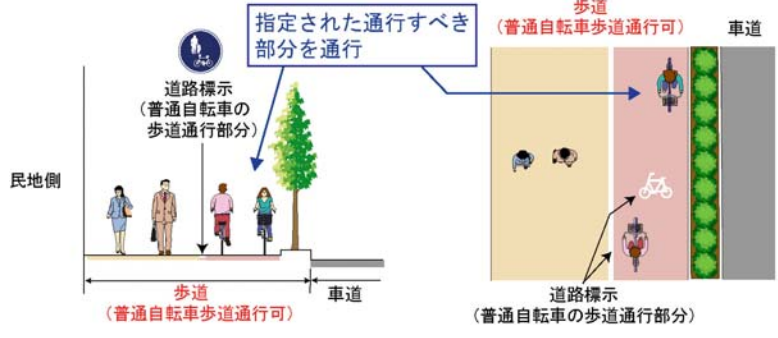
出典：自転車利用環境整備ガイドブック(平成19年10月、国土交通省、警察庁)

表 8 道路交通法に規定されている自転車走行空間の通行方法(2/3)

走行空間		通行方法
車道	イ) 自転車道	<ul style="list-style-type: none"> ・ 普通自転車は、自転車道が設置されている場合には、やむを得ない場合等を除き、自転車道を通行しなければならない(道路交通法第 63 条の 3)。 ・ 自転車道が設けられている道路における自転車道と自転車道以外の車道の部分とは、それぞれ一の車道とする(道路交通法第 16 条第 4 項)。  <p>道路交通法で規定される自転車道の通行方法</p>
	ロ) 自転車専用通行帯(自転車レーン)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車は、車両通行帯の設けられた道路において道路標識等により通行の区分が指定されている場合には、指定された車両通行帯を通行しなければならない(道路交通法第 20 条第 2 項)。  <p>道路交通法で規定される自転車専用通行帯(自転車レーン)の通行方法</p>
路側帯		<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車は、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合を除き、路側帯(歩行者用路側帯を除く)を通行することができる(道路交通法第 17 条の 2 第 1 項)。  <p>注 1) 区画線「車道外側線」について 「車道外側線」を表示する区画線は、「路側帯」を表示する道路標示とみなす(道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第 7 条)</p> <p>注 2) 「歩行者用路側帯」を表示する道路標示がある場合には、自転車は路側帯を通行することはできない。</p>

出典：自転車利用環境整備ガイドブック(平成 19 年 10 月、国土交通省、警察庁)

表 9 道路交通法に規定されている自転車走行空間の通行方法(3/3)

走行空間	通行方法
歩道	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車は、道路標識等により通行することができるとされている歩道を通行することができる。 ・上記に加え、次に掲げるときは、歩道を通行することができる。ただし警察官等が歩行者の安全を確保するため必要があると認めて当該歩道を通行してはならない旨を指示したときは、この限りでない。 <ul style="list-style-type: none"> ☞ 自転車の運転者が、児童、幼児その他の自転車により車道を通行することが危険であると認められるものとして政令で定める者であるとき。 ☞ 車道又は交通の状況に照らして当該自転車の通行の安全を確保するため当該自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき（道路交通法第 63 条の 4 第 1 項）。 ・自転車の歩道通行可の交通規制が実施されている場合、自転車は歩道の中央から車道寄りの部分（通行すべき部分が指定されているときはその指定された部分）を徐行しなければならない。また自転車の進行が歩行者の通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。ただし、自転車の通行指定部分については、当該部分を通行し、又は通行しようとする歩行者がないときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができる（道路交通法第 63 条の 4 第 2 項）。 <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <p>普通自転車歩道通行可の交通規制が実施された歩道</p>  <p>普通自転車歩道通行可の交通規制が実施された歩道 (普通自転車の歩道通行部分の指定あり)</p>  <p>道路交通法で規定される普通自転車歩道通行可の交通規制が実施された歩道の通行方法</p> </div>

出典：自転車利用環境整備ガイドブック（平成 19 年 10 月、国土交通省、警察庁）

< 参考 > 自転車走行空間の事例

自転車走行空間の事例を、道路構造令及び道路交通法上の規定に基づき分類、整理したものを以下に示す。

<p>路側帯(車道と歩道の区分のない道路)</p> <p>奈良県大和郡山市</p>  	<p>車道</p> <p>奈良県橿原市</p>  
<p>「普通自転車の歩道通行可」の通行規制を実施した自転車歩行者道</p> <p>奈良県斑鳩町</p>  	<p>「普通自転車の歩道通行部分」を指定した自転車歩行者道</p> <p>奈良県橿原市</p>  
<p>自転車歩行者専用道路</p> <p>奈良県川西町</p>  	<p>自転車専用道路</p>  
<p>自転車道</p> <p>山口県周南市</p>  	<p>自転車専用通行帯(自転車レーン)</p> <p>福島県福島市</p>  

< 参考 > 自転車安全利用五則

自転車を安全に利用するためのルールとして、道路交通法の自転車の通行規定に従った「自転車安全利用五則」が定められている。

「自転車安全利用五則」を守りましょう！

- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2 車道は左側を通行
- 3 歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行
- 4 安全ルールを守る
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止と安全確認
- 5 子どもはヘルメットを着用



自転車は「軽車両」車の仲間です！

【自転車は車両（軽車両）】

道路交通法第2条第1項第8号及び第11号

決められたところを通行しないと交通違反となります

- 自転車は、歩道と車道の区別のある道路では、車道を通行しなければならない。

【通行区分】 道路交通法第17条第1項
罰則…3ヶ月以下の懲役又は5万円以下の罰金

- 自転車は道路の左端に寄って道路を通行しなければならない。

【左寄り通行等】 道路交通法第18条第1項

- 自転車は、著しく歩行者の通行を妨げる場合を除き、路側帯を通行できる。この場合、歩行者の通行を妨げないような速度と方法で通行しなければならない。

【軽車両の路側帯通行】 道路交通法第17条の2
罰則…2万円以下の罰金又は料料



歩道を通行できる場合でも、守るべきルールがあります

- 自転車歩道通行可の標識がある場合。
- 自転車を運転している人が
 - ・13歳未満の子ども
 - ・70歳以上の高齢者
 - ・身体の不自由な人の場合。
- 道路工事をしているとき、駐車車両や交通量が多いなど、車道を安全に通行することができない場合、歩道を通行する

【普通自転車の歩道通行】 道路交通法第63条の4第1

- 歩道を通行する場合は、歩道の中央から車道寄りの部分を通行しなければならない。
- 歩道を通行する場合、すぐ停止できるような速度で徐行すること。
- 歩行者も通行を妨げることとなるときは、一時停止しなければならない。
- 自転車通行指定部分がある時は、指定部分を通行しなければならない。
- 自転車通行指定部分については、指定部分を通行し、又は通行しようとする歩行者がいなときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行すること。

【普通自転車の歩道通行】 道路交通法第63条の4第2項
罰則…2万円以下の罰金又は料料



出典：奈良県警察ホームページ

ヘルメットをかぶりましょう

- 子どもの保護者は、子どもが自転車を運転するときや、幼児を幼児用座席に乗せるときは、子どもに乗車用ヘルメットをかぶらせましょう。

【遵守事項】 道路交通法第63条の1



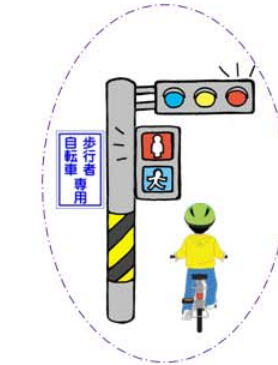
安全ルールを守りましょう

- 道路を通行する場合には、信号機の表示する信号に従わなければならない。

【信号機の信号等に従う義務】 道路交通法第7条
罰則…3月以下の懲役又は5万円以下の罰金

- 人の形の記号がある信号灯器に『歩行者・自転車専用』の表示板が設置されている場合は、その信号灯器に従わなければならない。

【信号機の信号等に従う義務】 道路交通法第7条、第4条第4項
道路交通法施行令第2条第4項
罰則…3月以下の懲役又は5万円以下の罰金



- 一時停止の標識がある交差点では、停止線手前で一時停止し交差点の安全確認をしなければならない。

【指定場所における一時停止】 道路交通法第43条
罰則…3月以下の懲役又は5万円以下の罰金



こんなことも交通違反です

- 夜間（日没から日の出までの間、通行する場合は、前照灯をつけなければならない。

【車両等の無灯火】 道路交通法第52条第1項
奈良県道路交通法施行細則第12条第1項
罰則…5万円以下の罰金



- 何人も、酒気を帯びて車両等を運転してはならない。

【酒気帯び運転等の禁止】 道路交通法第65条
罰則…①運転者が酒酔い運転（※注1）をした場合
5年以下の懲役又は100万円以下の罰金
（※注1）酒酔い運転とは…酒に酔った状態（アルコールの影響により正常な運転ができないおそれのある状態）で車両等を運転したものをいう。



…ながら運転はやめましょう

- 傘を差したり、犬を走らせながらの運転

【運転者の遵守事項】 道路交通法第71条第6号
奈良県道路交通法施行細則第15条第5項
罰則…5万円以下の罰金



- 携帯電話で話をしたり、メールをしながらの運転
- ヘッドホンやイヤホンで高音で音楽などを聴きながらの運転

【運転者の遵守事項】 として地域によって異なるが
5万円以下の罰金を科せられるところもあります。



出典：奈良県警察ホームページ

<参考> ルール・マナーの周知

道路交通法に則った安全走行ルール（自転車安全利用五則）の周知に加えて、「自転車歩行者道上の自転車通行位置指定内での左側通行」や「ドライバーとのアイコンタクトによる安全確保」等の走行ルール・マナーの周知が重要である。

走行ルール・マナーの周知の方法としては、サインの設置やパンフレット、サイクリングマップでの走行ルール・マナーの紹介、子供への交通安全教育等が挙げられる。

ドライバーとのアイコンタクトによる安全確保



ニューヨーク市やロサンゼルス市等では、自転車利用の安全確保のために注意すべき内容として、自転車利用者はドライバーとアイコンタクトをすること、また振り向くことやミラーを使うことにより後方を確認することについても、マニュアル等による周知を図っている。

Make Eye Contact

出典：Departments of City Planning and Transportation, The City of New York

(参考2) 看板サインの構造図

(参考2) 看板サインの構造図

【概要】

参考2では、看板サインの設置イメージと標準的な構造図を記載する。

参考2の構成は、以下の通りである。

2.1 看板サインの設置イメージ

本節では、看板サインの設置イメージについて記載する。

2.2 看板サインの構造図

本節では、看板サインを設置する際の標準的な構造図^{1,2}について記載する。

- 1 設計の与条件となる地盤条件等に標準的な値を仮定して構造計算を行っているため、実際の看板サインの設置にあたっては、現地状況を確認し、必要に応じて再度構造計算を行うこと。
- 2 補助看板を追加で添加する場合等については、再度構造計算を行い構造図を作成すること。

2.1 看板サインの設置イメージ

看板サインの設置方法として、ガードレールや照明柱等既設の道路施設に添架する方法と、新規に標識柱を設置する方法がある。

看板サインを設置する箇所に、添架可能な道路施設がない場合は、新規に標識柱を設置する。

【看板サインの設置イメージ】

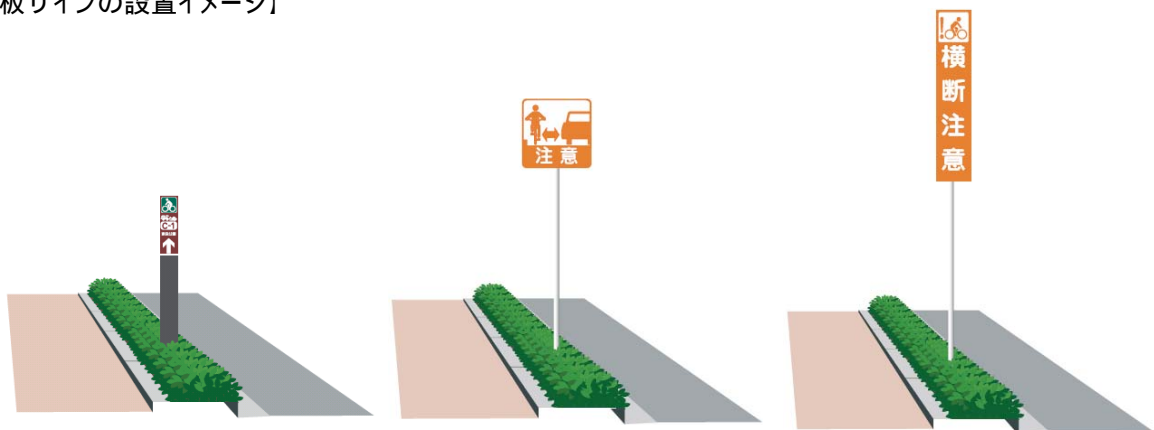


図1 標識柱を設置する場合

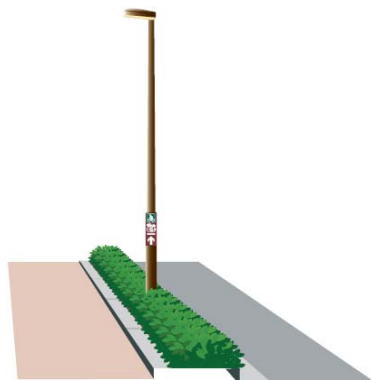


図2 照明柱に添架する場合

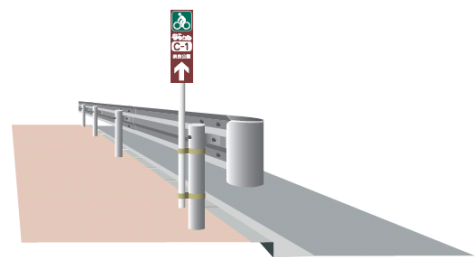


図3 ガードレールに添加する場合

2.2 看板サインの構造図

(1) 自転車向け看板(縦型)サイン

自転車向け看板(縦型)サインについて、設置する際の標準的な構造図を以下に示す。

1) 標識柱設置タイプ

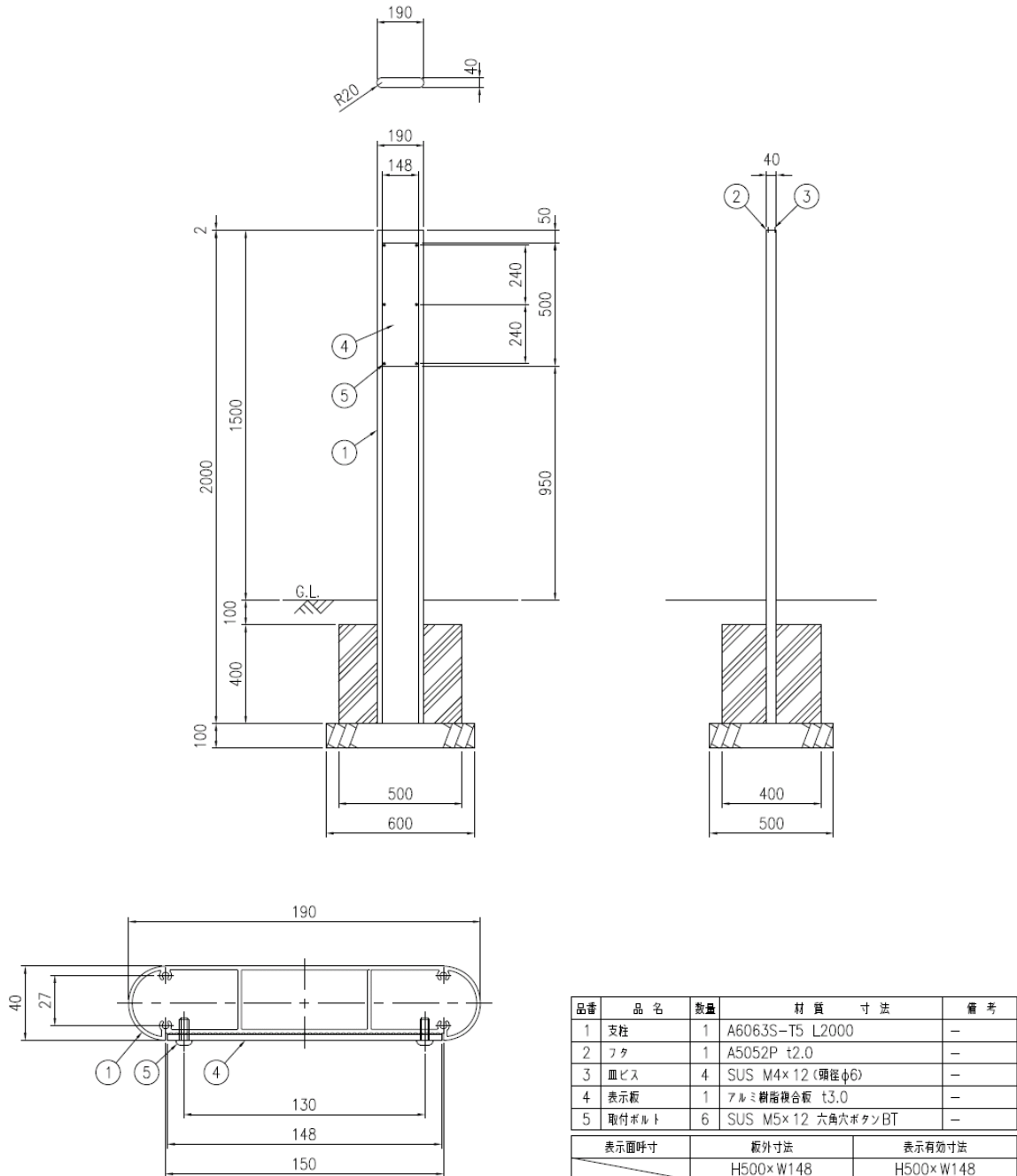


図4 標識柱設置タイプ構造図

2) ガードレール添架タイプ

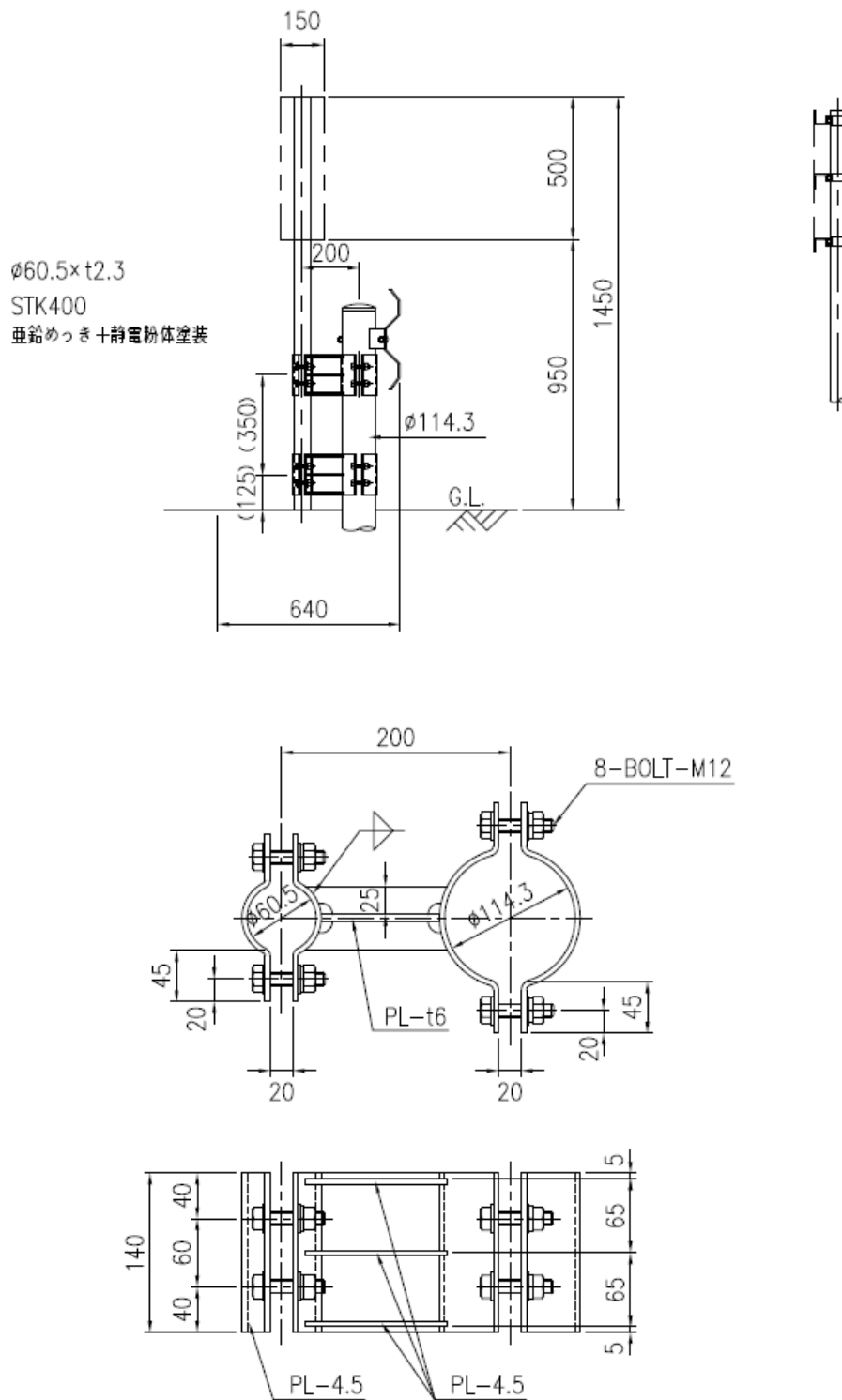


図5 ガードレール添架タイプ構造図

3) 照明柱等添架タイプ

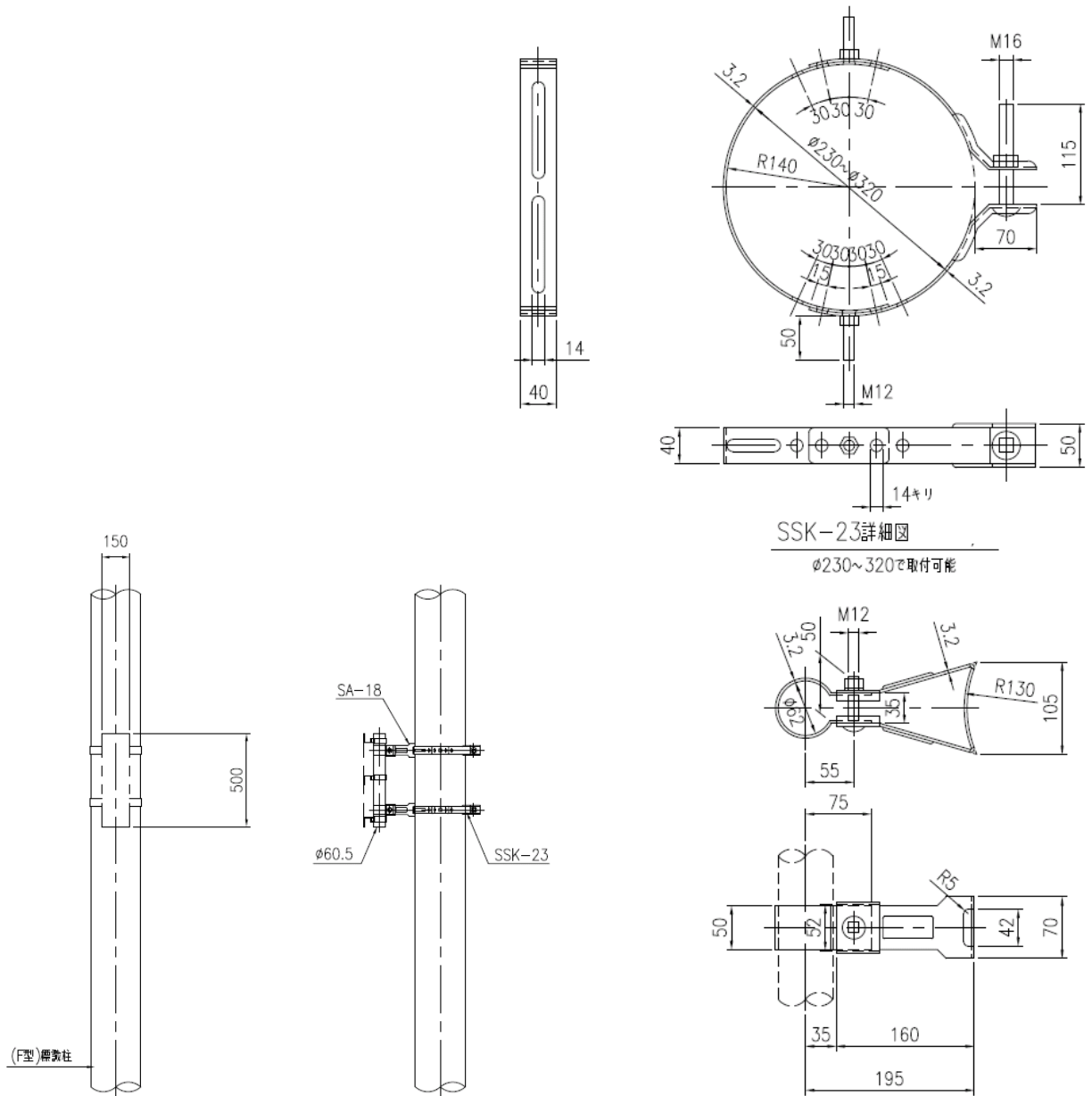


図6 照明柱添架タイプ構造図

(2) 自動車向け看板(縦型)サイン

自動車向け看板(縦型)サインについて、設置する際の標準的な構造図を以下に示す。

1) 標識柱設置タイプ

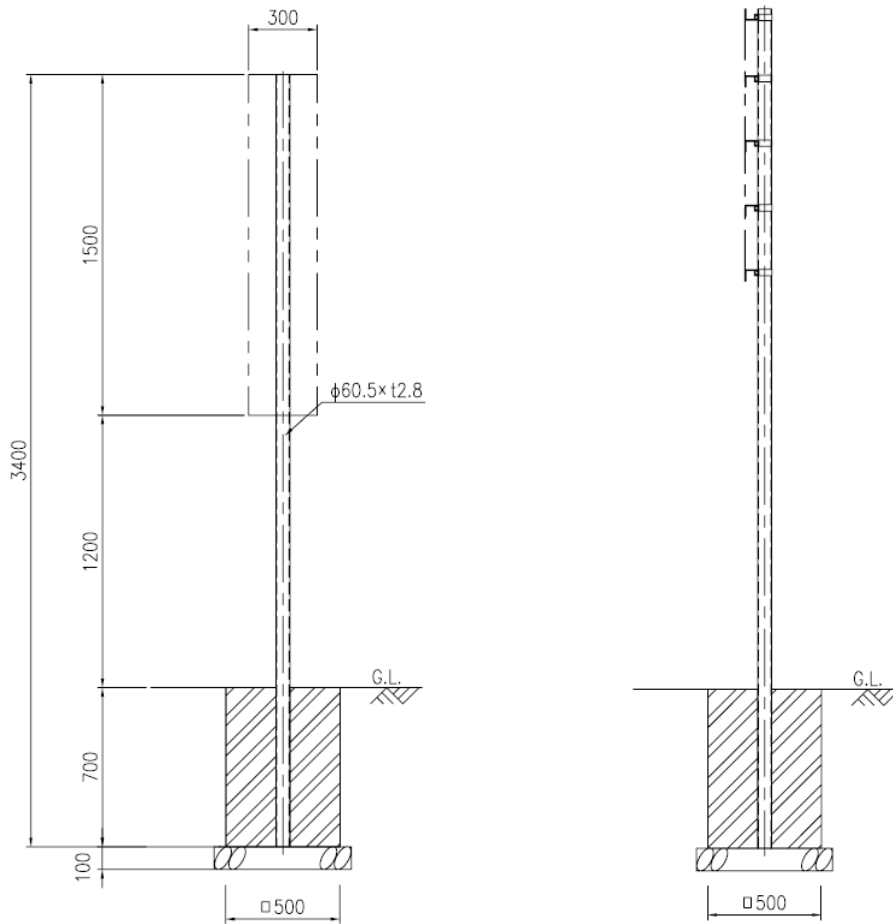


図7 標識柱設置タイプ構造図

(3) 看板(標識型)サイン

看板(標識型)サインについて、設置する際の標準的な構造図を以下に示す。

1) 標識柱設置タイプ(下端までの高さ 180cm)

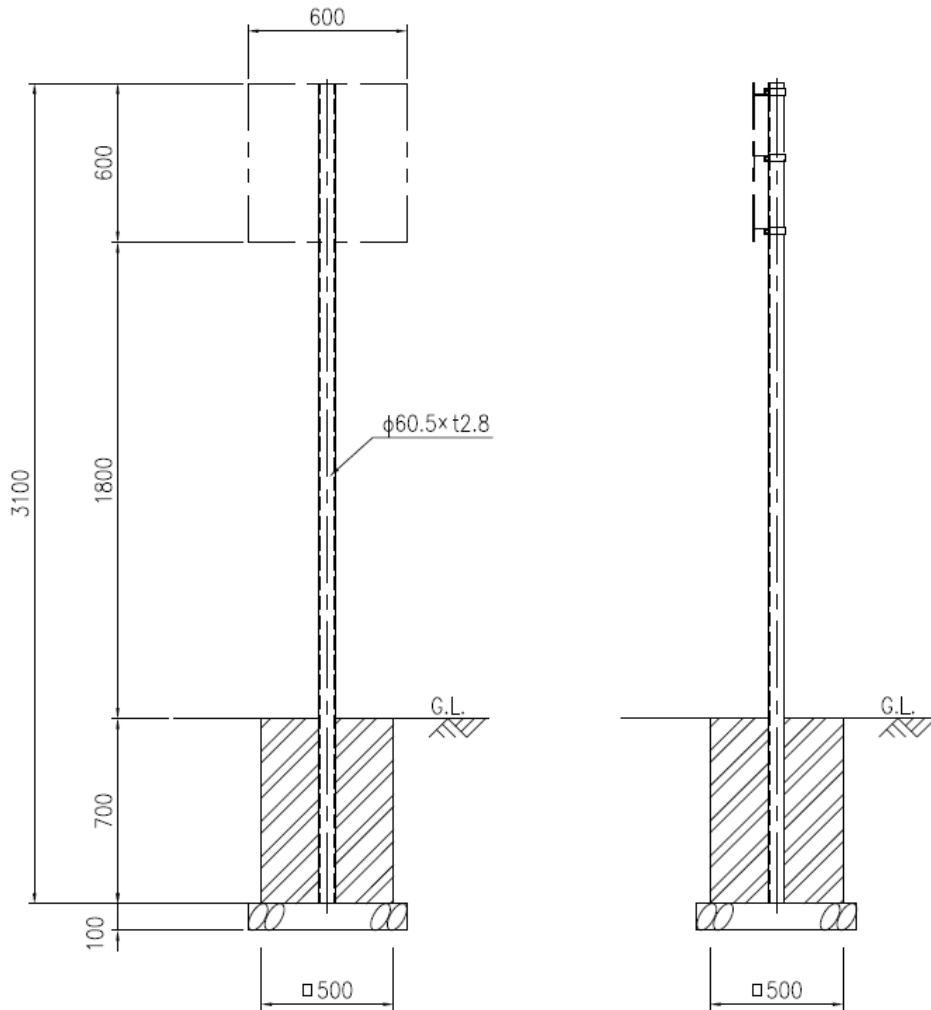


図8 標識柱設置タイプ構造図(下端までの高さ 180cm)

2) 標識柱設置タイプ(下端までの高さ 250cm)

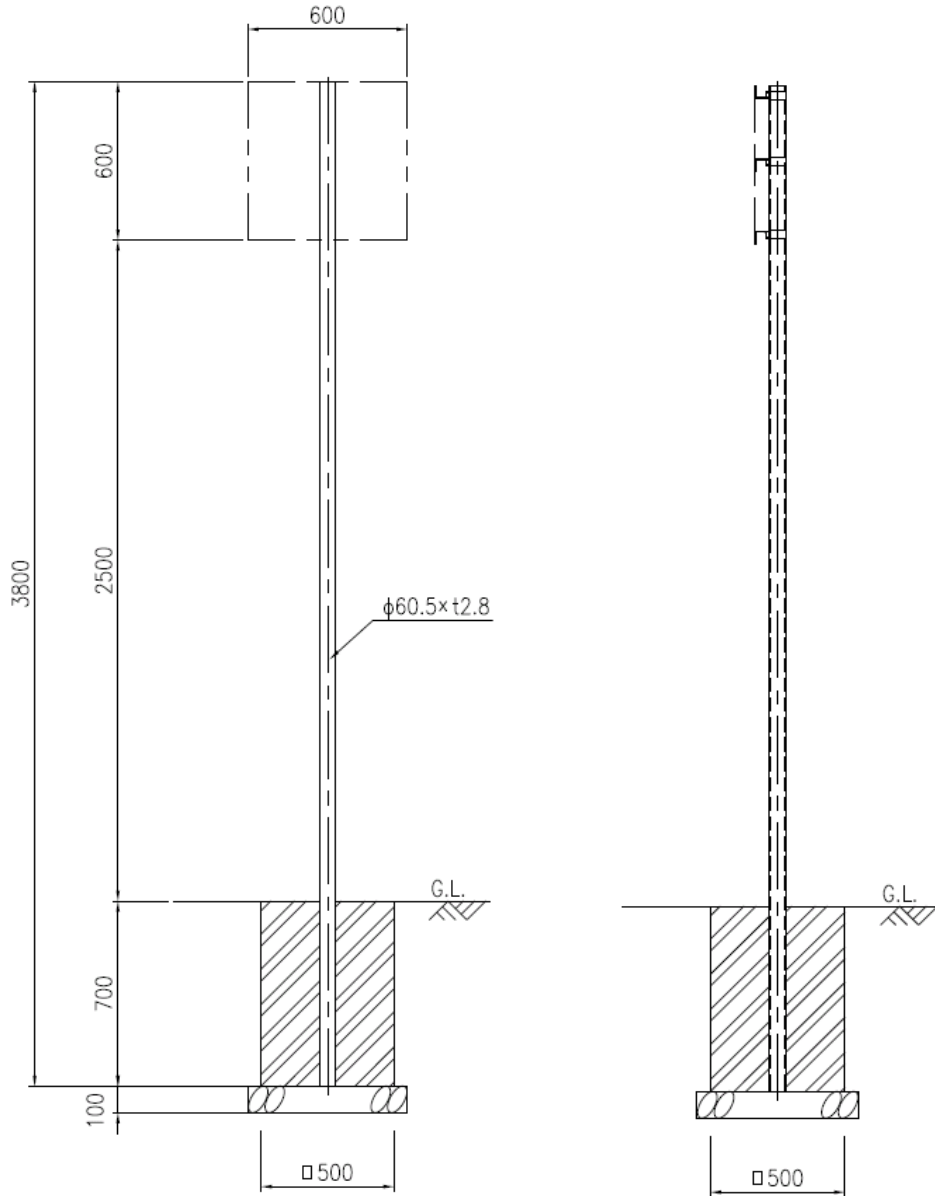


図9 標識柱設置タイプ構造図(下端までの高さ 250cm)