



**奈良県自転車利用
ネットワークづくりガイドライン
【 概 要 版 】**

平成 23 年 7 月

奈良県 土木部

目次

第1章	ガイドラインの概要	1
第2章	広域的な自転車利用ネットワーク整備の基本方針	2
第3章	自転車通行位置の基本的な考え方	7
第4章	自転車走行空間の整備方針	8
第5章	サインの設置方針	10
第6章	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	13
第7章	自転車利用ネットワークの維持管理の基本的な考え方	14
第8章	拠点施設整備の基本的な考え方	14
第9章	サイクリングマップ作成の基本的な考え方	14
別紙	サイン一覧	15

第1章 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**

◇ガイドラインの策定目的

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。

◇ガイドラインの適用範囲と使い方

【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を参照。

【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。

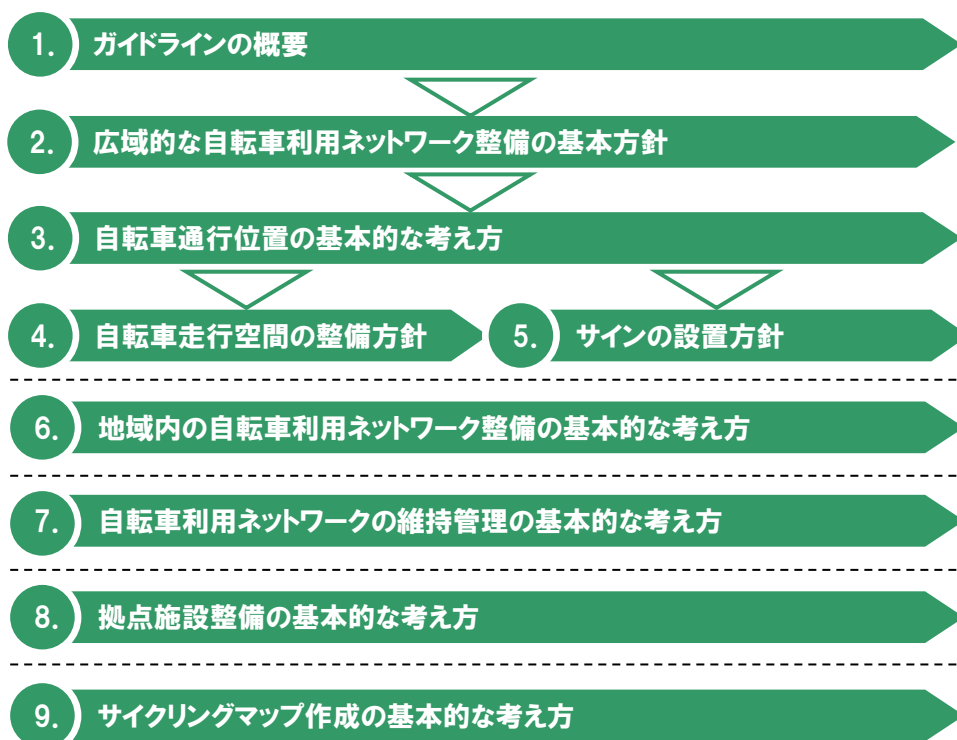


図 ガイドラインの構成イメージ

第2章 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

◇自転車利用ネットワークの概要

【自転車利用ネットワークを形成するルートの種類】

表 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。

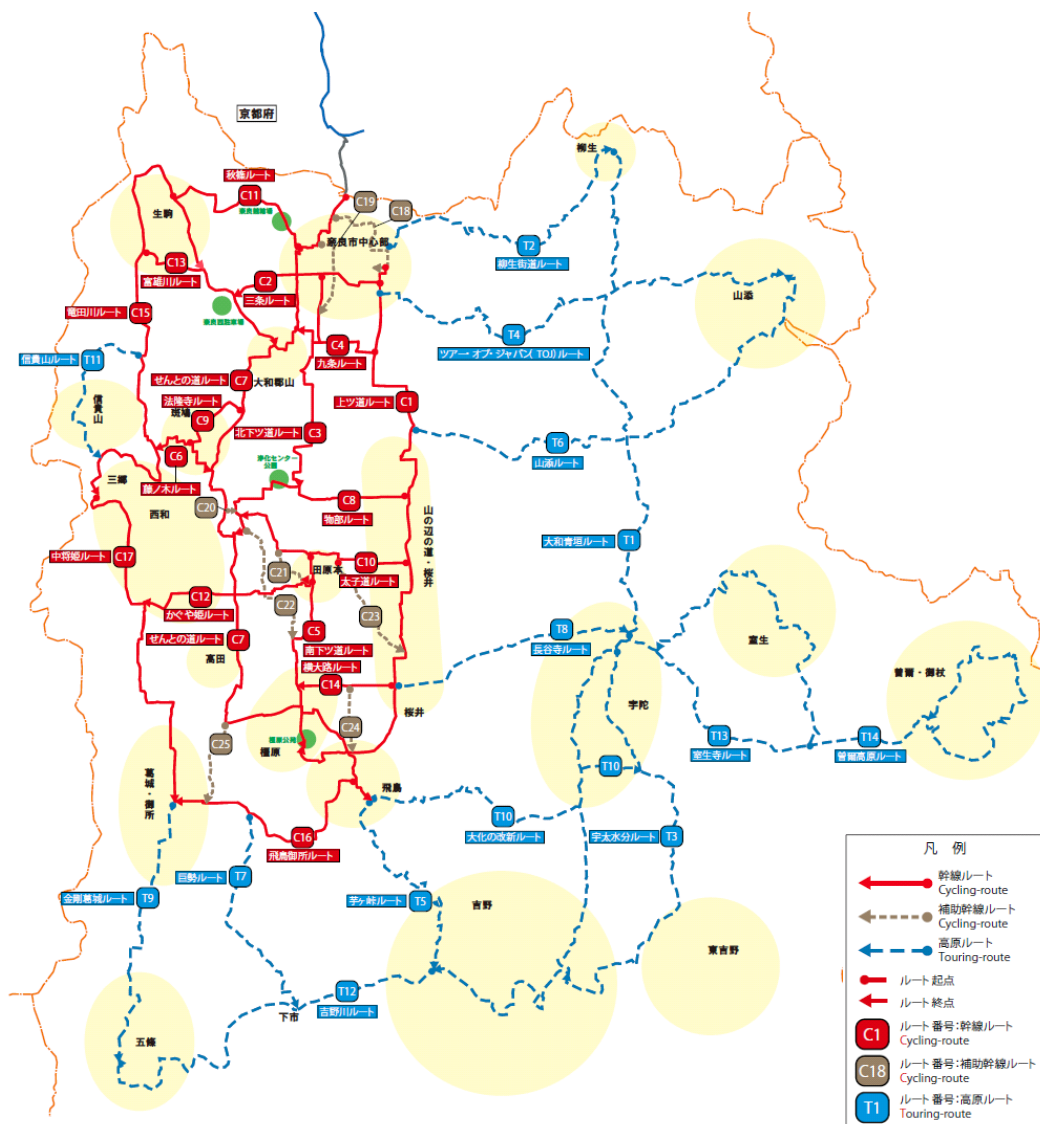


図 奈良県における広域的な自転車利用ネットワーク

◇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

- 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。






◇広域的な自転車利用ネットワークの整備方針

- 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、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。

◇短期における整備方針





【安全性の向上に関する整備方針】

表 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。 	 歩行者優先  幅寄せ注意
	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。 	 自動車注意  歩行者注意  自転車横断注意

※ 交差点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。

表 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。 	 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）  通り抜けが難しい間隔で設置されている事例
	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。 	 路肩をカラー化した事例（東京都世田谷区）  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

※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。

【快適性の向上に関する整備方針】

表 短期の快適性向上のための整備方針（案内誘導サイン）

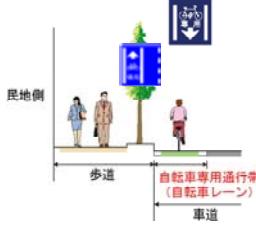

案内誘導サインの設置	単路部	<ul style="list-style-type: none"> 統一デザインの看板等を設置し、自転車ルートを示す*1。 大和平野部では約 1km 毎、山間部では 2~3km 毎に目的地（起終点等）までの距離を明示する。 車道の左端部を通行する区間は「左側通行」サインを設置する*2。 自転車道や自転車レーン等の自転車走行空間を整備した場合、フットサインで通行位置を明示する。 	  	進行方向案内 距離表示 左側通行明示
	交差点部	<ul style="list-style-type: none"> 自転車ルートの交差点や屈曲部の手前でルート方向と目的地（起終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

*1 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。

*2 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。

◇中長期における整備方針

表 中長期の整備方針（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。 	  <p style="text-align: center;">自転車専用通行帯のイメージ</p>
	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。 	


*1 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。

*2 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。

*3 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。

◇道路を新設・改築する場合の整備方針

表 道路を新設・改築する場合の整備方針（自転車走行空間）

<p>自転車走行空間の整備</p>	<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。 	<div style="text-align: center;">  <p>The diagram illustrates two bicycle infrastructure options. The top part, labeled '自転車道のイメージ' (Bicycle Lane Image), shows a cross-section of a road with a sidewalk (歩道), a dedicated bicycle lane (自転車道) separated by a tree and a green stone (緑石等), and a car lane (車道). The bottom part, labeled '自転車専用通行帯のイメージ' (Bicycle专用通行帯 Image), shows a cross-section with a sidewalk (歩道), a bicycle专用通行帯 (bicycle专用通行帯) marked with a blue sign and a bicycle symbol, and a car lane (車道). Labels include '民地側' (residential side), '歩道' (sidewalk), '自転車道' (bicycle lane), '自転車専用通行帯' (bicycle专用通行帯), and '車道' (car lane).</p> </div>
--------------------------	---	---

※ 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。

第3章 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について記載

◇自転車の基本的な通行位置

- ・ 自転車の通行位置は『車道の左端部』を基本とする。

表 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。

◇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は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。

表 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	
	幅員4m未満	
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。

第4章 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

◇短期的視点における自転車走行空間の整備

道路の小規模改良	段差の解消	交差点部		<ul style="list-style-type: none"> 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は滑らかな構造とする。
		交差点手前の歩道乗り入れ部		<ul style="list-style-type: none"> 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へ進入する際に、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。
	路面状況(舗装)の改善		<ul style="list-style-type: none"> 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、凹凸等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。 	
通行を妨げるものの改良・撤去	車止めの改良・撤去		<ul style="list-style-type: none"> 車止めの設置形態については、下記の状況を満たしているかを確認。 <ol style="list-style-type: none"> ①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 ②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 ③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 	
	不法占用物件の除去(路上駐車、看板、放置自転車)		<ul style="list-style-type: none"> 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。 	
通行位置の明示による走行空間の整備	路肩のカラー化による自転車走行空間の整備		<ul style="list-style-type: none"> 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。 	
	自転車歩行者道における自転車通行位置の明示		<ul style="list-style-type: none"> 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。 	

◇中長期的視点での自転車走行空間の整備

<p>自転車道の整備</p>		<ul style="list-style-type: none"> • 緑石・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。
<p>自転車専用通行帯（自転車レーン）の整備</p>		<ul style="list-style-type: none"> • 自転車専用通行帯（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。 • 自転車専用通行帯の幅員は、3.0m（やむを得ない場合1.0m以上3.0m未満）以上。
<p>自転車歩行者道の整備</p>		<ul style="list-style-type: none"> • 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。 • 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。
<p>自転車歩行者専用道路の整備</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。 • 自転車歩行者専用道路の幅員は4m以上。

第5章 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、設置方法について記載

◇サインの種類と役割

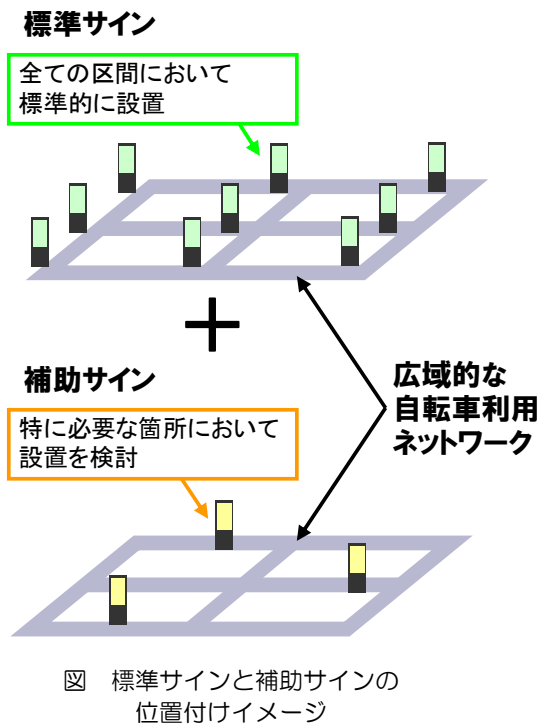


表 サインの種類（案内誘導サインと注意喚起サイン）

	案内誘導	注意喚起
標準		
補助		

◇サインの仕様

【サイン仕様の基本的な考え方】

- ・ 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。

【サインの共通デザイン】

<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。

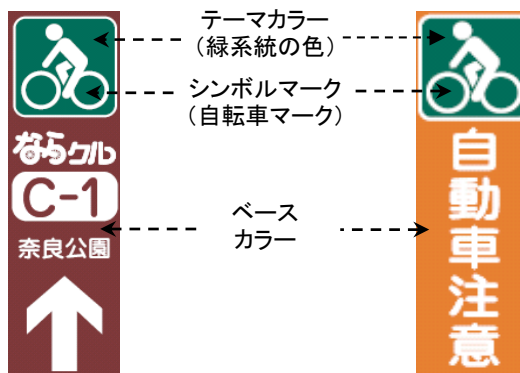
注意喚起サイン：自転車利用者やドライバーの注意を惹くオレンジ系の色を用いる。

※大和平野を取り囲む山々を意味する。

■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

【サインサイズの基本的な考え方】

(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。



第6章 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

◇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

- ・ 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、安全に自転車が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

◇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

- ・ 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。

第7章 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

◇維持管理の基本的な考え方

【維持管理の体制】

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。

【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、情報が消えかきわ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。

第8章 拠点施設整備の基本的な考え方

- 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。

第9章 サイクリングマップ作成の基本的な考え方

- 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本編 P5-3 参照。

別紙 サイン一覧

◇案内誘導サイン一覧

表 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※2		対象道路		設置箇所		サインの役割	サインイメージ	本編参照頁			
		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	
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	









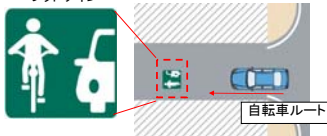
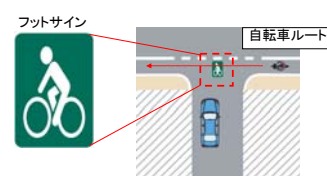


※1 該当する項目に●、場合に応じて該当する項目に○を記載する。

※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。

◇注意喚起サイン一覧

表 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 ^{※2}		対象道路		設置箇所		サインの役割	サインイメージ	本編参照頁		
		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 ・サイズ	・設置箇所 ・間隔	設置位置
注意喚起	B-1) 自動車注意サイン	●		●		●	●		●	自転車に対し、交差点を走行する自動車への注意を促す	 	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。

