

自転車誘導サインの試験施工結果の報告 及び 今後の方針について

昨年度、「矢羽根(青色)」、「矢印(白色)」を「ピクトグラム(自転車マーク)」と同様の溶融式路面シートを採用して実施しました自転車誘導サインの試験施工結果及び今後の方針を、以下のとおり整理しました。

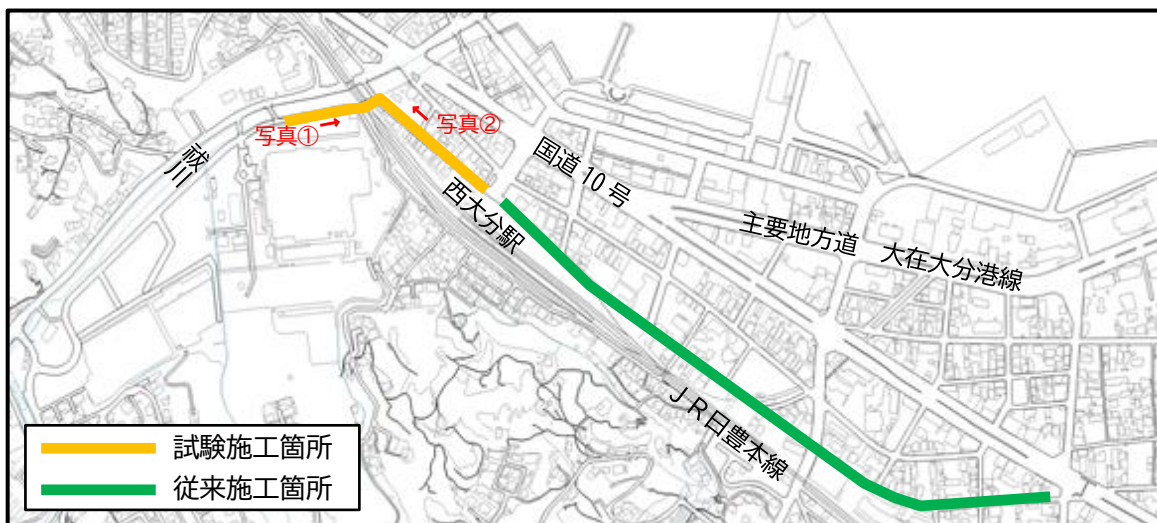
●経緯

- ・初期に整備を行った自転車誘導サインの一部に摩耗等による損傷がみられており、特に「矢羽根」と「矢印」の損傷が「ピクトグラム」に比べて顕著にみられた。
- ・「矢羽根」と「矢印」は道路の車線や横断歩道等と同様の溶融式区画線により設置しているのに対し、「ピクトグラム」は溶融式路面シートによる施工を採用しており、この施工方法（材料）の差が影響していると考えられる。

●施工時期

R 4. 8月下旬

●施工箇所



- ・完了写真（撮影日：R5. 5. 10） ※施工後 8 カ月経過



写真①（生石御幸2号線）



写真②（西大分1号線）

●耐久性について

- ・ 施工から半年では摩耗等は見られない。
 - 今後の摩耗等の劣化については経過観察を行う必要があるが、従来の溶融式区画線（道路の車線や横断歩道等の路面標示と同様）による「矢羽根」、「矢印）」よりも優れた耐久性が期待できる。（カタログより）

●施工性について

- ・ 事前のマスキング作業等が不要なため、日当たり施工量は従来施工に比べ1.7倍程度向上した。（【従来施工】9箇所/日 ⇒ 【試験施工】16箇所/日）
- ・ 従来施工で使用する塗料の加熱用の釜等を積載したトラックが不要となる等、最小限の機材で対応できるため、通行規制の範囲を縮小した施工が可能であった。
- 交通渋滞への影響の軽減や施工中の事故防止に期待できる。
（施工状況写真）



プライマー散布状況



溶融式路面シート加熱状況



(参考：従来施工)

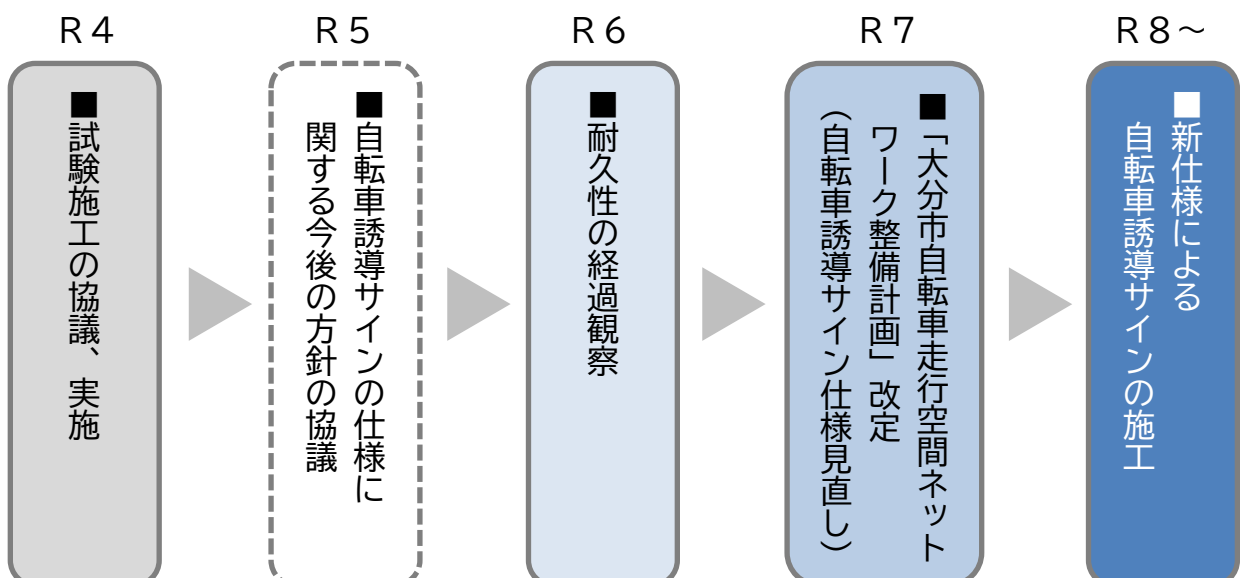
●施工費用について

- ・ 施工性の向上により労務費を抑えることができたが、材料費が従来のものに比べ高価であり、トータルコストは20%程度上昇する。

●今後の方針について

- ・ 今回の試験施工結果を踏まえ、「大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画」の改定作業時（令和7年度）に、自転車誘導サインの仕様の見直しを検討する。
〈見直しのポイント〉寸法、設置間隔、材料、サインの組み合わせ 等


●スケジュール（案）



●参考資料

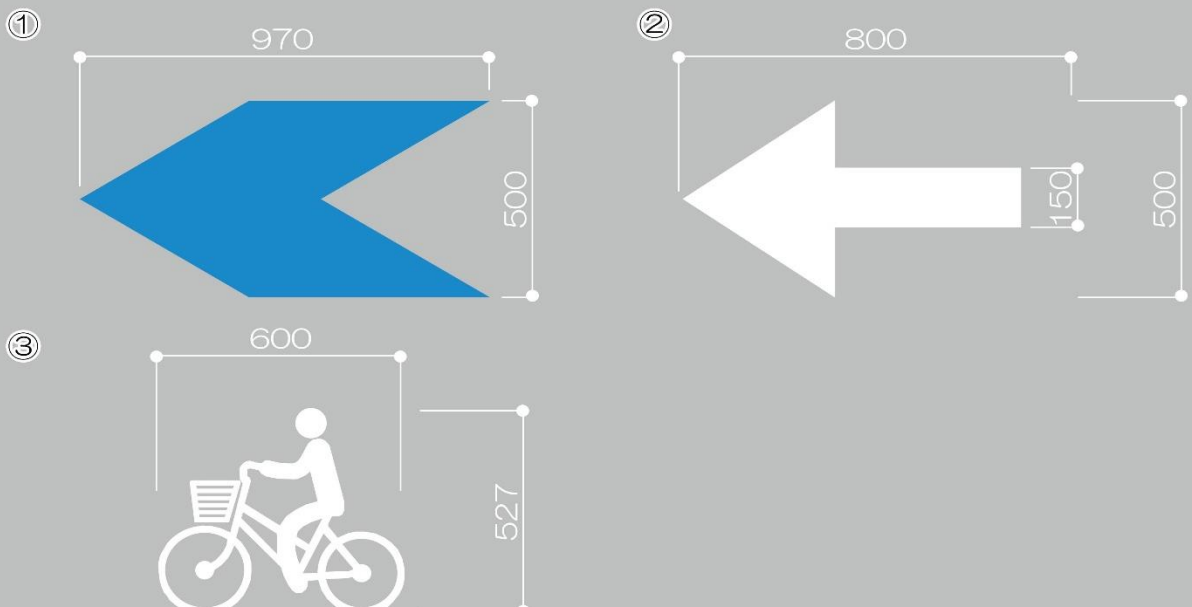
■車道混在（自転車誘導サイン）の仕様

<車道混在（自転車誘導サイン）のデザイン>



※路面表示の設置位置は、始点部、終点部、設置間隔は概ね 30m 間隔に設置する。

<寸法・材料>（単位：mm）



◆着色に使用する材料

- ①：溶融式区画線（防滑 / 再帰反射） ライトブルー（※日塗工色 E65-60P～E69～50T 同等色）
- ②：溶融式区画線（防滑 / 再帰反射） 白色
- ③：溶融シート（再帰反射） 下地なし 白色

※仕様は、上記を標準とするが、道路状況等に応じて変更することができるものとする。

資料：大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画より

■自転車誘導サイン決定までの経過

平成 23 年 12 月	「大分市自転車走行空間ネットワーク整備推進協議会」発足
平成 24 年 11 月	国、警察庁が「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」策定
平成 25 年 7 月	「大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画」策定
平成 25 年 12 月	改正道路交通法の施行 自転車の路側帯通行方法の改正（自転車の左側通行の徹底）
平成 26 年 1～3 月	作業部会（誘導サインの検討、現地実証実験）を経て、協議会にて法定外の <u>自転車誘導サイン</u> を決定