



# 自転車誘導サイン設置基準の改訂について

令和 7 年 8 月

都市計画部 都市交通対策課



# 自転車通行空間の整備の現状・課題

本市では、平成25年の「大分市自転車走行空間ネットワーク整備計画」の策定以降、国・県と協力しながら自転車通行空間ネットワークの整備を進めてきたが、いくつかの課題を抱えている。

## ■ 自転車通行空間の整備費について

- 近年の物価上昇もあり、自転車通行空間の整備に多大な費用を要しており、厳しい財政状況の中で整備を推進していくためには、コスト削減を図る必要がある。
- 計画策定からR6年度末までの整備延長は約54kmである。整備率は3割ほどにとどまっており、厳しい財政状況のなかでも、計画どおりのペースを維持し、さらなるネットワークの拡大を図っていく必要がある。

## ■ 維持管理について

- これまでの整備済路線における自転車誘導サインは、経年による消失や“かすれ”が進んでいるものもあり、今後、自転車誘導サイン等の維持管理に係るコストの増加が見込まれる。



**厳しい財政状況の中、物価上昇や維持管理に対応するため、自転車誘導サイン設置基準の見直しを検討する。**



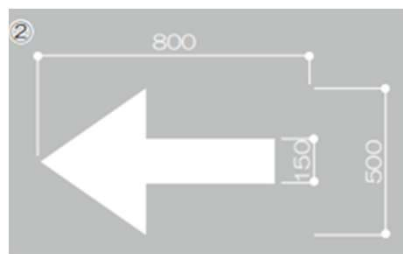
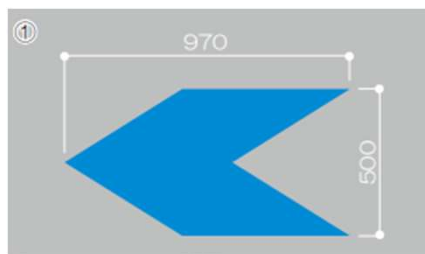
# 自転車誘導サインについて

## ■大分市における設置の考え方

- H25年度に「大分市自転車走行空間ネットワーク整備推進協議会」において、市内の車道混在における、矢羽根や自転車ピクトグラム等の自転車誘導サインの設置基準やデザイン・サイズ等について、実証実験等の検証や他都市の事例等を参考に協議し、仕様の統一を図った。
- H25年度の基準決定当時のガイドライン【「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」 国土交通省・警察庁 H24年版】では、矢羽根型路面表示や自転車ピクトグラムの形状の例示はあるが、そのサイズや設置間隔等の基準は示されていない。ただし、道路利用者の混乱を避けるため、ネットワーク計画の同一地域内において、デザインや設置位置等の統一を図ることとされている。
- 設置位置については、始点部、終点部、そして中間部に概ね30m間隔で設置するものとした。



①～④のサインを1つのセットとして路面に概ね30m間隔で設置



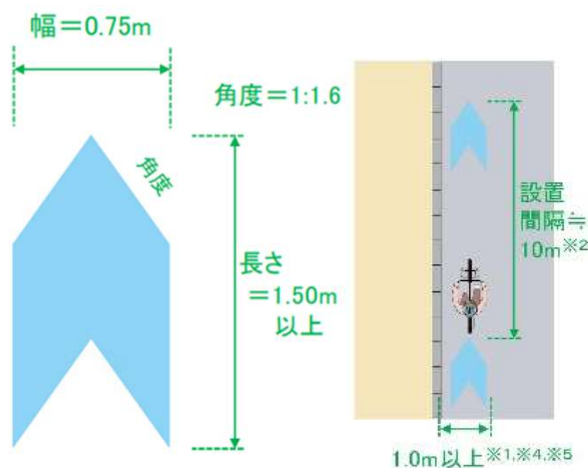


# 自転車誘導サインについて

## ■ 現行のガイドラインにおける設置の考え方（「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」 R6年版）

- 自転車ピクトグラム及び矢羽根型路面表示の標準的な形状が示されている。  
(矢羽根型路面表示について)
- 矢羽根型路面表示の設置間隔は10mを標準とし、交差点部等の自動車と自転車の交錯の機会が多い区間や、事故多発地点等では設置間隔を密にする。
- 郊外部では視認性を考慮したうえで10mよりも広い間隔(上限100m程度)で設置することもできる。  
(自転車ピクトグラムについて)
- 自転車のピクトグラムは、進行方向を示す矢印との組み合わせを標準とし、色彩は白色を基本とする。
- 交差点部の前後や自動車と自転車の交錯の機会が多い区間等に設置することを基本とし、単路部における自転車ピクトグラムは、矢羽根型路面表示よりも広い間隔で設置する。

① 矢羽根型路面表示



② 自転車ピクトグラム

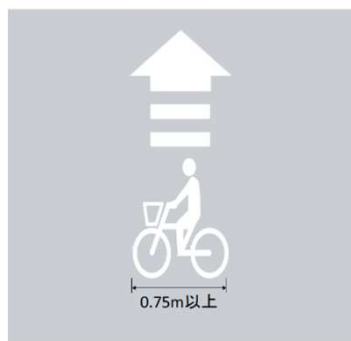
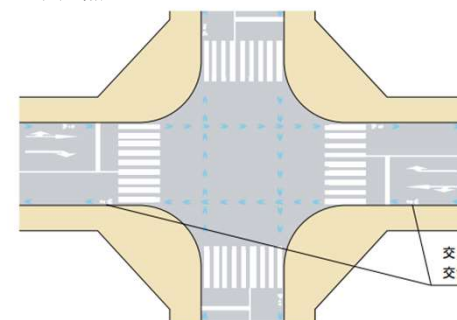


図 II-1 自転車のピクトグラムの例

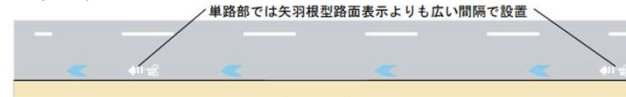
③ 自転車誘導サインの設置例

■ 一般的な交差点



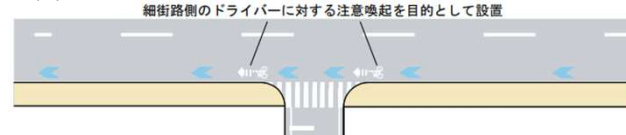
交差点部の前後や自動車と自転車の交錯の機会が多い区間等に設置

■ 単路部



単路部では矢羽根型路面表示よりも広い間隔で設置

■ 細街路

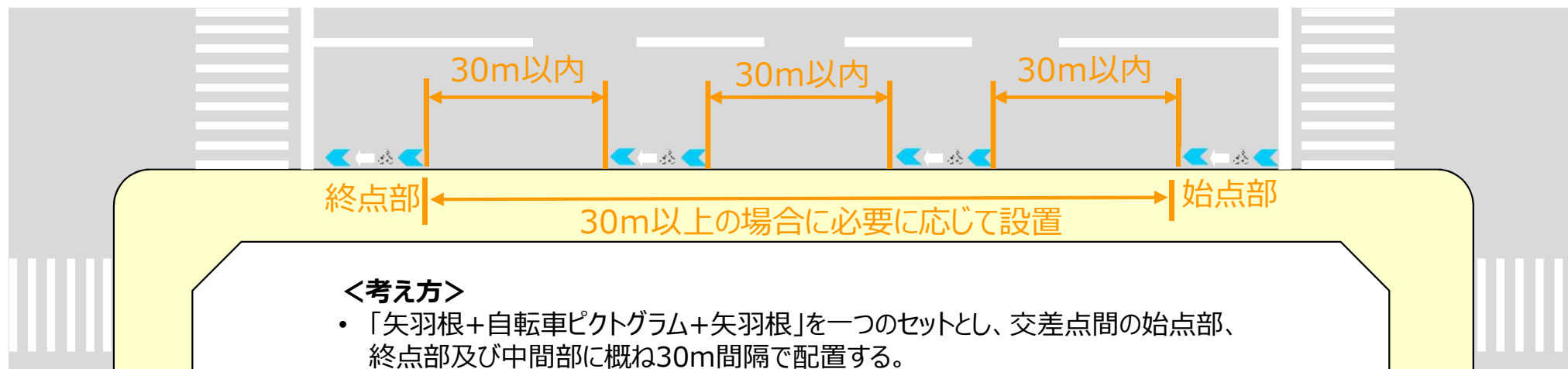


細街路側のドライバーに対する注意喚起を目的として設置

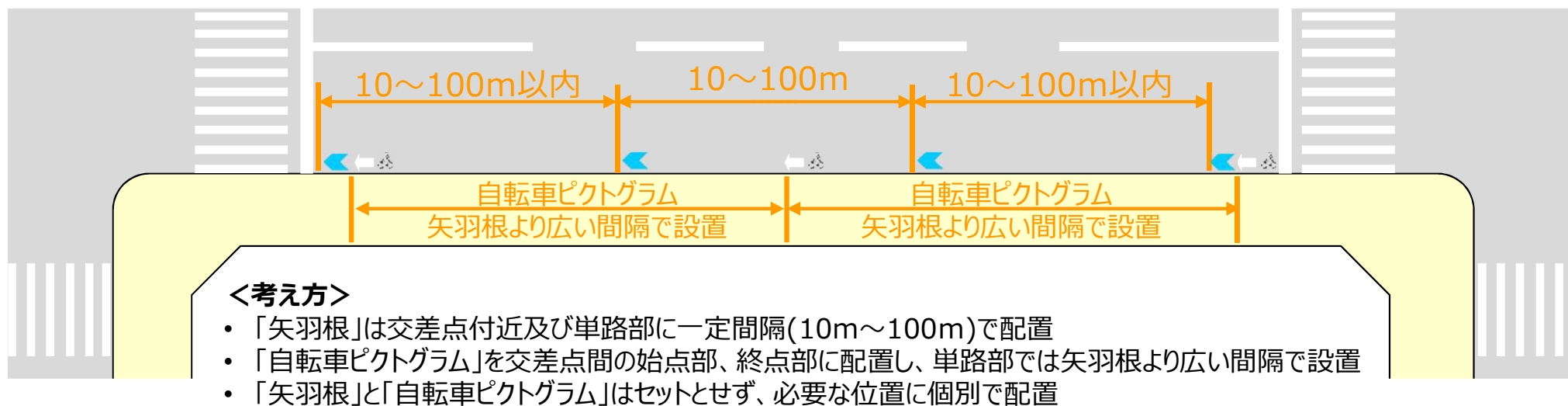


# 設置基準の比較

## 「大分市自転車走行空間ネットワーク整備推進計画」(現行基準)



## 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン

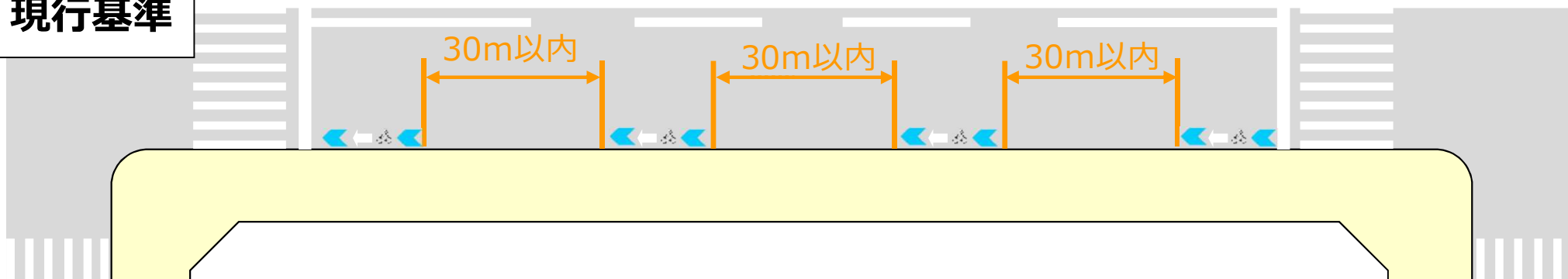




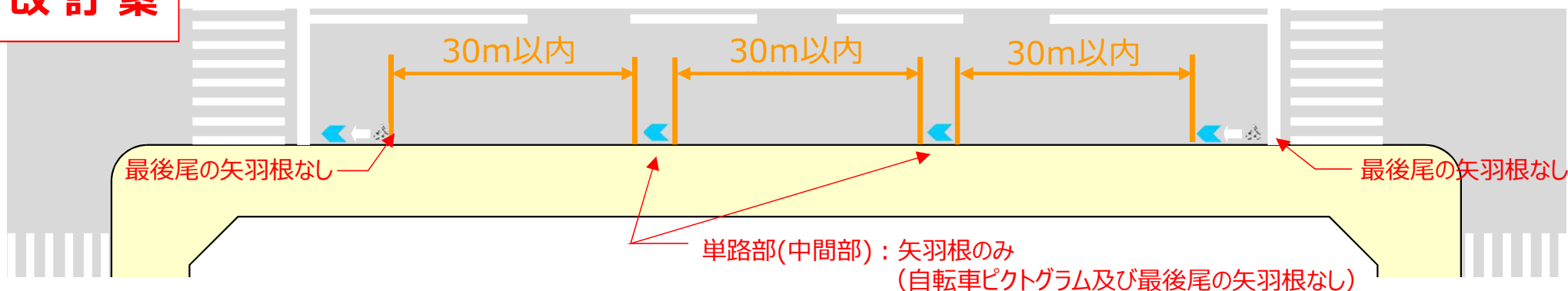
# 自転車誘導サイン設置基準の改訂案

H25年の整備開始から10年以上経過し、自転車誘導サインの一定の認知も進んできた。また、ガイドラインによる基準も示されていることから、今回のネットワーク計画の見直しに合わせて設置基準を改訂したい。

## 現行基準



## 改訂案



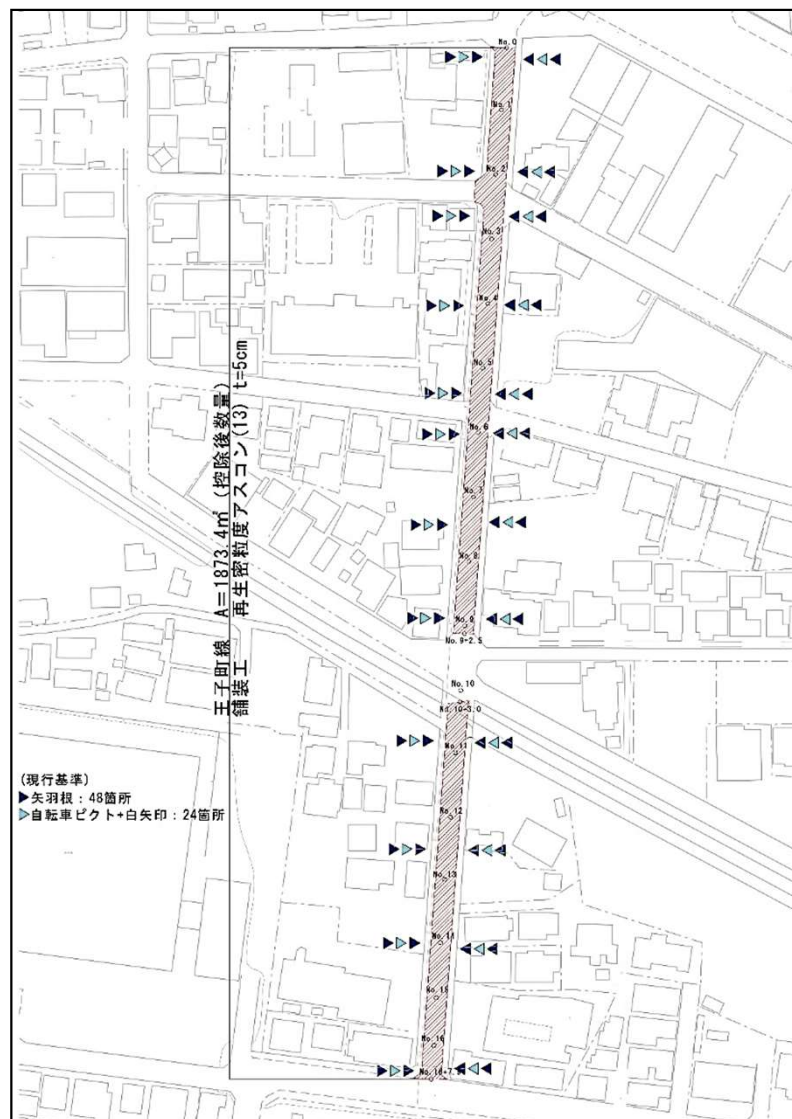
### <改訂の考え方>

- 各誘導サインの形状・サイズは、過去の実証実験及び整備実績を踏まえ、現行のとおりとする。
- 「矢羽根+自転車ピクトグラム+矢羽根」のセットとせず、ガイドラインと同様、「矢羽根」と「自転車ピクトグラム」をそれぞれ必要な位置に設置する。
  - ガイドラインと同様、交差点部の前後に「矢羽根」及び「自転車ピクトグラム」を設置する。
  - 上記交差点部等以外の単路部(中間部)は矢羽根のみ設置。(「自転車ピクトグラム」は設置しない)
  - 「矢羽根」の設置間隔は過去の実証実験及び整備実績を踏まえ、これまでどおり30mとする。



# 基準の改訂による数量・工事費削減効果の例

(R6年度 市道 王子町線自転車走行空間整備工事 整備延長370m程度)

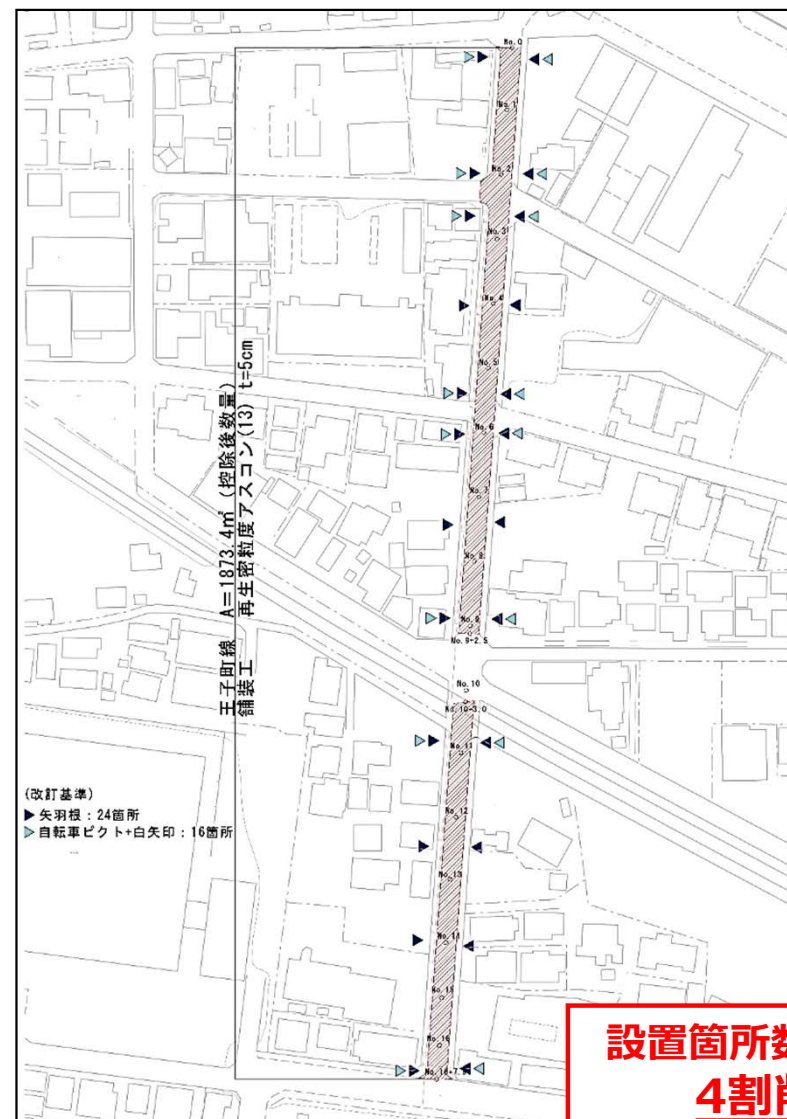


## <設計数量(現行基準)>

- 矢羽根: 48箇所
- 自転車ピクトグラム: 24箇所
- 白矢印: 24箇所

合計 96箇所

工事費: 2,525,600円



## <設計数量(改訂案)>

- 矢羽根: 24箇所(▲ 24箇所)
- 自転車ピクトグラム: 16箇所(▲ 8箇所)
- 白矢印: 16箇所(▲ 8箇所)

設置箇所数・工事費  
4割削減

合計 56箇所(▲ 40箇所)

工事費: 1,476,200円  
(▲ 1,049,400円)



# 自転車誘導サイン設置基準の改訂について（まとめ）

- ・「R6年度 市道 王子町線自転車走行空間整備工事」を例にすると、  
4割以上の自転車誘導サインの設置数の削減となる。

⇒諸経費等を含めた工事費で4割程度のコスト削減効果

⇒工期の短縮効果、市民生活への影響低減



**自転車通行空間の整備推進や、維持管理費の削減等、  
課題の解決につながる**

# 自転車誘導サイン設置基準の改訂について（改訂案まとめ）

## 配置

### 【交差点間の始点・終点部】

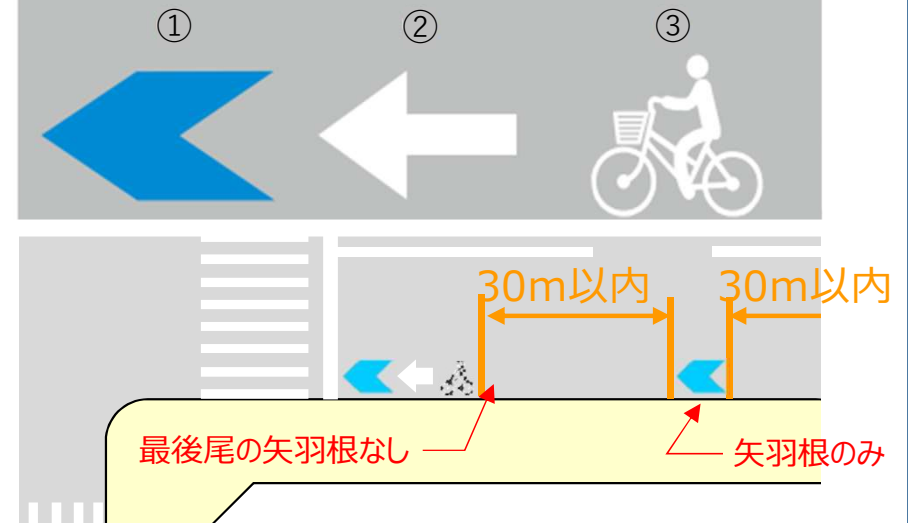
- ・ 矢羽根式路面表示①
- ・ 白矢印②
- ・ 自転車ピクトグラム③

### 【中間部】

- ・ 矢羽根式路面表示①  
(30m以内程度の間隔で設置)

■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>



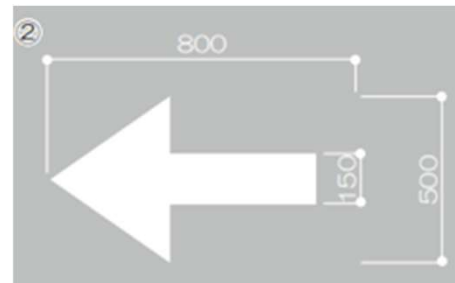
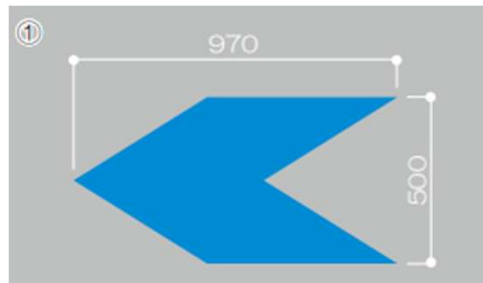
### 【変更点】

- ・ 交差点間の始点・終点部では、最後尾の矢羽根は設置しない
- ・ 中間部では、矢羽根のみを設置する

## 形状

### 【自転車誘導サインの形状】

- ・ 現行基準のとおり(変更なし)



仕様は、上記を標準とするが、道路状況等に応じて道路管理者にて変更することができる。