

福島県自転車走行環境整備 ガイドライン

令和7年3月

福島県

目次

内容

1章	ガイドラインの概要	- 3 -
1-1	背景・目的	- 2 -
1-2	ガイドラインの適用範囲	- 2 -
1-3	ガイドラインの基本理念	- 3 -
2章	サイクリングルートにおける現況	- 4 -
2-1	福島県の概況	- 5 -
(1)	地勢	- 5 -
(2)	7地域の概況	- 6 -
2-2	福島県の自転車走行環境	- 8 -
(1)	自転車ネットワーク路線	- 8 -
(2)	広域サイクリングルート	- 8 -
(3)	大規模自転車道	- 8 -
(4)	サイクリングモデルルート	- 8 -
(5)	自転車指導啓発重点地区・路線	- 8 -
3章	自転車走行空間の整備	- 9 -
3-1	基本的な考え方	- 10 -
(1)	自転車走行空間の整備方針	- 10 -
(2)	自転車走行空間の整備のイメージ	- 11 -
(3)	デザインコンセプト	- 12 -
3-2	路面表示の整備	- 13 -
(1)	基本的な考え方	- 13 -
(2)	設置基準	- 15 -
3-3	看板（案内・注意喚起）の整備	- 22 -
(1)	基本的な考え方	- 22 -
(2)	設置基準	- 24 -
3-4	走行しやすい構造への対応	- 28 -
3-5	維持管理	- 29 -

1章 ガイドラインの概要

1-1 背景・目的

国土交通省・警察庁においては「自転車は『車両』であり、車道通行が原則」という観点に基づき、2012(平成 24)年に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(以下、「国ガイドライン」という。)(2024(令和6)年改定)を策定している。さらに、2017(平成 29)年には、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど、近年の重要な課題に対応するため、自転車活用推進法(以下、「法」という。)が施行された。法の基本理念は、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存を低減することによって、公共の利益の増進に資することとなっている。

この基本理念に加え、法第 9 条に基づき、国の自転車の活用の推進に関して基本となる自転車活用推進計画(以下「推進計画」という。)が 2018(平成 30)年 6 月 8 日に閣議決定された。

本県においても、法及び国の推進計画等の関連する各種計画を踏まえ、本県の実情に応じた自転車活用に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、2020(令和 2)年 3 月に福島県自転車活用推進計画を策定した(2024(令和6)年〇月一部改訂)ところである。

福島県自転車走行環境整備ガイドライン(以下、「本ガイドライン」という。)は、国ガイドラインに準じて、自転車走行空間に関する標準的な整備の考え方を示すものである。

1-2 ガイドラインの適用範囲

本ガイドラインは、福島県内における、自転車走行空間の整備に係るものを主な適用範囲とする。

なお、各地域において独自のガイドラインがある場合は、それに準ずるものとする。

1-3 ガイドラインの基本理念

本県では本ガイドラインの策定に先立ち、県民の自転車への関心を高めるとともに、地域特性が異なる県の自転車走行環境整備を先導し、総合的な利用推進を図るため、本県の美しい自然環境や豊かな観光資源を生かした『広域サイクリングルートづくり』を進めてきたところである。この広域サイクリングルートにより、県民の自転車への関心を高めるとともに、健康意識の醸成、さらには自転車利用機会を増やすことでの健康増進を図り、サイクルツーリズムの推進による交流人口の拡大、地域活性化を目指している。

また、新型コロナウイルス感染拡大後の訪日外国人の受け入れ再開が進む中、この広域サイクリングルートが本県の魅力をつなぐ基軸の1つとして期待される。

一方で自転車乗車中の死者数の占める割合は増加傾向にあるなど、自転車走行空間の整備にあたっては留意すべき点もある。

以上の状況を踏まえ、本ガイドラインの基本理念を構成する3つの要素と基本理念を以下に整理する。

要素	ターゲット
要素1 わかりやすさ (平易で理解することが簡単であること)	県民・来訪者 (外国人を含む)
要素2 安全 (事故や災害などにより危険にさらされる心配がない安らかな状態)	自転車利用者 自動車利用者 歩行者
要素3 安心 (心配事がなく、精神的に落ち着いた状態が続いていること)	自転車利用者 (初級者～上級者)

基本理念

すべての人にとってわかりやすく、
安全・安心な走行環境の整備

2章 サイクリングルートにおける現況

2-1 福島県の概況

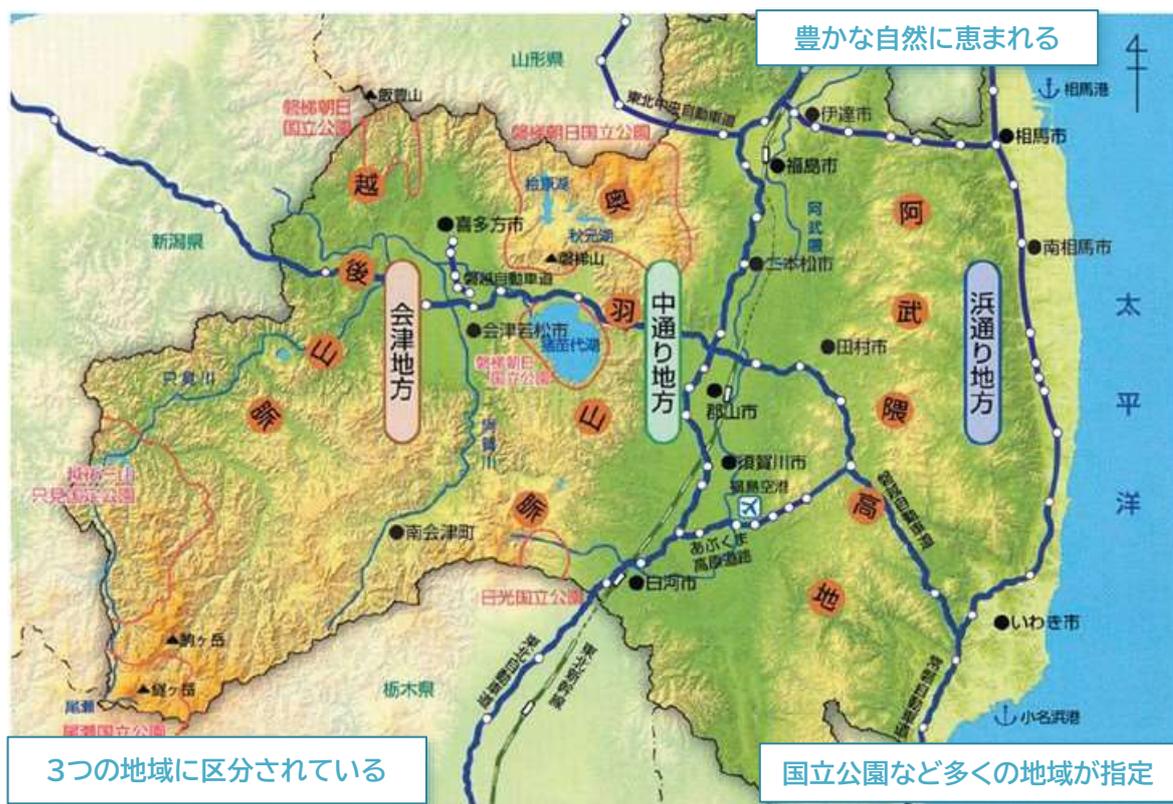
(1)地勢

① 地勢

福島県は東北地方の南端に位置し、全国3番目の面積と広く、積雪寒冷地域が県土の約85%を占めている。南北に連なる阿武隈高地と奥羽山脈を境に、浜通り、中通り、会津の3地方に大きく地域が区分され、それぞれ多様性に富む気候であり、様々な地域資源を有する。

首都圏からは約200km に位置し、東北新幹線や東北自動車道等の利用により東京から約2時間で移動が可能であり、福島空港の利用により関西方面や国外へも円滑にアクセスできる。

山・海・高原・湖と、豊かな自然に恵まれている「尾瀬国立公園」「磐梯朝日国立公園」「日光国立公園」など14カ所の国立公園・国定公園・県立自然公園は、県土の13%に及ぶ。



この地図は、国土地理院の「数値地図50mメッシュ(標高)日本Ⅱ」を使用しています。

② 人口

福島県の人口は、中通りの県北、県中、いわきに集積している一方で、県全体に分布している。

また、福島県は県土の8割を過疎・中山間地域が占めており、広域的な自転車ネットワークは、当該地域に構築されるため、中山間地の自然度が高く人口密度が低い、農林水産産業を主体とした地域を中心に走行空間が形成される。

また、サイクリング利用者も近隣住民だけでなく、県外からの利用者、県内の広域からの利用などを踏まえた自転車ネットワークの構築が求められる。

(2)7地域の概況

① 地域区分

福島県では、3地方部をさらに、地理的な条件や自然環境、歴史・文化など、それぞれの特性を活かし、県北、県中、県南、会津、南会津、相双、いわきの7つの地域区分により地域づくりが進められている。

それぞれに特徴的な文化や風土を持ち次項にその特徴を整理する。



「福島県総合計画」

② 7地域の概況の整理

地域		地勢・気候	概要と主な観光資源
県北地域	福島市・二本松市・伊達市・本宮市・桑折町・国見町・川俣町・大玉村	福島県の中通り北部に位置し、西に吾妻・安達太良連峰、東に阿武隈高地、中心部を阿武隈川が流れている。 中通り平坦部は夏は蒸し暑く、特に夏は湿度が非常に高く、夏期に気温40度近くを記録することもある。山間部ではそれほど暑くはならない。	<ul style="list-style-type: none"> ●政治・行政、教育・文化、医療等の都市機能が集積している。豊かな自然が織りなす美しい景観や数々の温泉地や伝統行事など多くの観光資源がある。野菜や県内最大の生産額を誇る果樹を中心とする北部地域、稲作が主体の南部地域、畜産等が盛んな中山間地域に分けられる。 ●県内観光客入込数第2位のエリア。県内の交通の要で、都市部と観光地、温泉地が近接している。 ●県庁所在地・福島市を中心に、飯坂・土湯・高湯・岳など温泉が人気で安達太良山や磐梯吾妻スカイラインなど見どころも点在。花と果物を満喫できる。
県中地域	郡山市・須賀川市・田村市・鏡石町・天栄村・石川町・玉川村・平田村・浅川町・古殿町・三春町・小野町	福島県の中通り中部に位置し、東に阿武隈高地、西に猪苗代湖、南北に流れる阿武隈川流域には安積平野が広がる 比較的穏やかな内陸性気候で、梅雨は低温になり、夏は典型的な盆地の福島市ほどは暑くならず過ごしやすい。西から冬の季節風「磐梯おろし」が吹くが、雪の量は少なく、雪が平野部に長期間残るようなことはない。	<ul style="list-style-type: none"> ●連携中枢都市圏こおりやま広域圏を形成している。県北地域と並んで県内の交通の要となるエリアである。 ●商都・郡山市を中心に、東西・南北に高速道路が走り、福島県内の観光の要となるエリア。 ●猪苗代湖、羽鳥湖、あぶくま洞、三春の滝桜等の豊かな自然、磐梯熱海温泉、母畑温泉等の温泉、郡山うねめ祭り、松明あかし等の催事など多彩な観光資源がある。
県南地域	白河市・西郷村・泉崎村・中島村・矢吹町・棚倉町・矢祭町・塙町・鮫川村	福島県の南部に位置し、茨城県、栃木県と隣接している那須連峰や八溝山系の緑豊かな森林や、阿武隈川、久慈川などの源流を有し、美しく豊かな自然に恵まれる。 年平均気温約12℃で夏は涼しく冬は季節風の影響はあるものの積雪量は少ない。	<ul style="list-style-type: none"> ●居住環境も充実したみちのくの玄関口。首都圏と隣接し、東北新幹線、東北自動車道の高速度交通網など交通網に恵まれている。 ●輸送用機械や半導体、医療関連産業など、製造業を中心としたものづくり産業が集積している。 ●農林業では、自然条件をいかした野菜、鉢花などの生産、林業が盛んな地域である。 ●白河の関や小峰城で知られる城下町・白河市をはじめ、東西には自然豊かな町村がある。 ●棚倉城跡、土民共楽の理念が息づく南湖公園、白河だるま市や白河提灯まつりなど、歴史的文化遺産や魅力的な伝統文化が数多く残る。
会津地域	会津若松市・喜多方市・北塩原村・西会津町・磐梯町・猪苗代町・会津坂下町・湯川村・柳津町・三島町・金山町・昭和村・会津美里町	福島県の北西部に位置し、磐梯山や猪苗代湖等を始めとする美しい自然を有する。 会津地方は日本海側の気候となる。冬は積雪が多く、夏は会津の盆地は蒸し暑い、山間部ではそれほど暑くならない。	<ul style="list-style-type: none"> ●鉄道及び高速道路により、太平洋側、日本海側と結ばれ、会津鉄道等で、首都圏とも直結。 ●豊かな食文化を始め、漆器、陶芸等の伝統工芸、蔵や古い洋館などの美しい街並みなど、歴史・文化が息づいている。 ●農業では会津盆地は稲作中心で、清酒、味噌、漆器、陶磁器、木工品など伝統的な地場産業も盛んである。 ●山間部は過疎化・高齢化が進む豪雪地帯であり、豊富な雪解け水を利用した水力発電所などが立地している。 ●歴史・自然・グルメどれも充実した福島県の観光牽引エリア。 ●会津の歴史を代表する鶴ヶ城や、自然が魅力の裏磐梯、猪苗代湖など、福島県を訪れたら欠かすことのできない観光資源が多数ある。
南会津地域	下郷町・檜枝岐村・只見町・南会津町	福島県の南西部に位置し、阿賀川流域の東部地域と只見川・伊南川流域の西部地域があり、その大部分が広葉樹林を主体とした森林となる 気候は日本海側の気候で、標高は400m～1000m(山は除く)と差はあるが、「山治い」である。冬は積雪が2mを超える豪雪地だが、夏は湿度が低く涼しい地でもあり、朝晩と昼間の寒暖差もある。	<ul style="list-style-type: none"> ●県内で最も高齢化・過疎化が進行している地域である。 ●首都圏と直結する会津鉄道や新潟県と結ばれている。 ●JR只見線は只見駅～会津川口駅間でR4に運転を再開した。尾瀬や広大なブナ原生林などの雄大な自然環境に恵まれている。 ●ユネスコエコパークに登録された只見や尾瀬国立公園に代表される、雄大な山々に囲まれた豊かな自然が特徴的なエリア。 ●会津田島祇園祭や檜枝岐歌舞伎などの伝統文化、大内宿や前沢曲家集落に代表される歴史的景観、スキー場などの多様な観光資源がある。
相双地域	相馬市・南相馬市・広野町・檜葉町・富岡町・川内村・大熊町・双葉町・浪江町・葛尾村・新地町・飯館村	福島県の北東部に位置し、太平洋沿岸部と阿武隈高地の海・山・川の豊かな自然を擁している。 夏は涼しく、冬は温暖で降雪の少ない地域で、その中でも特に海岸沿いの平坦部は温暖な地域ですが、夏季はやませの影響を受けやすく、冬季は雪が少なく乾燥した晴天の日が続く。また、阿武隈山地は内陸性の気候で、平坦部より夏季はやや涼しい。	<ul style="list-style-type: none"> ●農林水産業では、水稻、園芸作物、畜産、林業が中心、良好な漁場をいかした沿岸漁業も盛んである。 ●相馬野馬追祭りなど歴史と文化が息づくエリア。 ●東日本大震災による地震・津波被害と東京電力福島第一原子力発電所事故の影響を最も受けた地域である。 ●各市町村の一部の区域においては、避難指示が解除され、特定復興再生拠点の整備や特定帰還居住区域の設定など、復興に向けた事業に取り組んでいる。 ●機械電子工学産業を始めとした産業が集積、福島ロボットテストフィールドや福島水素エネルギー研究フィールドなど新産業が創出。 ●常磐自動車道、東北中央自動車道(相馬～福島)が全線開通、JR常磐線も全線再開した。 ●Jヴィレッジは、平成31(2019)年4月に再開した。
いわき地域	いわき市	福島県の南東部に位置し、地域を西から東へと貫流する夏井川、鮫川など河川を有し、西は阿武隈高地、東は太平洋に面する。 年間日照時間が長く、海洋性気候のため、夏(7月から8月)は海から涼風が吹き比較的過ごしやすく、冬でも比較的温暖で降雪日は数えるほどである。	<ul style="list-style-type: none"> ●「常磐・郡山地区」新産業都市に指定されたことを契機に昭和41年に5市4町5村が合併していわき市となり、旧市町村地区を単位とした多極分散型の都市構造を持つ。 ●高速道路網や鉄道網、自動車専用道路である小名浜道路などに加え、重要港湾小名浜港の機能強化等により、広域かつ多様な交流ネットワークの要衝として更なる発展が期待される。 ●福島県の観光・経済両方の拠点となるエリア。 ●国宝「白水阿弥陀堂」や「勿来の関」などを始めとした、多彩な歴史・文化がある。 ●アクアマリンふくしま、スパリゾートハワイアンズ、塩屋埼灯台、いわきマリントワー、いわき市石炭化石館ほるる、いわきの里鬼ヶ城などの観光施設が立地。豊富な湯量を誇る温泉や夏井川渓谷、背戸岬廊、二ツ箭山など観光資源が豊か。サーフィンや海水浴などマリンスポーツのメッカでもある。

2-2 福島県の自転車走行環境

県内の自転車走行環境として整備を推進していく路線は、以下のとおりである。また、自転車指導啓発重点地区・路線では、整備のほか、管轄する警察署による指導啓発活動や交通指導取締りを推進している。

(1) 自転車ネットワーク路線

(2) 広域サイクリングルート

(3) 大規模自転車道

(4) サイクリングモデルルート

※福島県自転車活用推進計画「参考資料」参照

(5) 自転車指導啓発重点地区・路線

※福島県警察ホームページ参照

3章 自転車走行空間の整備

3-1 基本的な考え方

(1) 自転車走行空間の整備方針

自転車は「車両」とであるという大原則を踏まえつつ、すべての人にとってわかりやすく、安全・安心なサイクリングルートとするため、自転車走行空間の整備についてのガイドラインを示す。

【福島県自転車活用推進計画で位置づける目標】

「目標1:誰もが快適に自転車利用ができる良好な自転車走行環境づくり」

生活圏や広域的な自転車走行空間について、利用目的や状況に応じた計画的な整備を推進していくとともに、自転車の利便性向上に資する情報発信や適切な維持管理(メンテナンス)、必要に応じた安全対策により、誰もが快適に自転車を利用できる環境づくりの推進を図る。

福島県広域サイクリングルートは、県内各地域でそれぞれ特徴的な文化や風土を持ち、市街部、沿岸部、山間部等、様々な空間を有しているため、道路空間も様々である。

市街部での走行空間	
	
山間部での走行空間	沿岸部での走行空間
 奥久慈街道	 いわき七浜海道
その他(大規模自転車道)	
 みちのくサイクリングロード	 久慈川サイクリングロード

(2) 自転車走行空間の整備のイメージ

自転車走行空間が確保され、適切に利用されるよう、本ガイドラインでは、「路面表示」と「看板」の整備について整理する。

■ 自転車走行空間の整備種類

種類	役割	イメージ
路面表示	<ul style="list-style-type: none"> ○サイクリストとドライバー双方に、「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という自転車通行ルールを車道上でわかりやすく伝える。 ○サイクリストとドライバー双方の視認性を確保する。 	
看板	<ul style="list-style-type: none"> ○道路標識、区画線及び道路標示に関する命令によるもののほか、自転車走行空間における安全・安心確保のために必要な案内や注意喚起を行う。 	

■ 自転車走行空間の整備イメージ



(3)デザインコンセプト

① 路面表示や看板のコンセプト等

県内各地域の環境を考慮しつつ、以下の視点でデザインする。

- ・ 表示する内容が分かり易いこと。
- ・ 表示する内容が統一されていること。
- ・ 読みやすい文字の大きさ、太さ、フォントになっていること。
- ・ 無駄な余白が無く、見やすい大きさになっていること。
- ・ ロゴ、ピクトグラムのどちらをどこに表示するか統一されていること。

② 路面表示や看板の色彩

県内 7 地域の個性を活かしつつ、福島県としての統一感を持たせるため、メインカラーを設定する。メインカラーは、きれいな空や海、川といった福島県の豊かな自然を表す「青色」とする(青色は、夜間(夕方)や雨天通行時の視認性が高い)。なお、景観に配慮する場合等においては、この限りではない。

路面表示や看板の色彩は、利用目的や汎用性を考慮した以下のとおりとする。また、除雪の影響を考慮した塗装の利用についても、必要に応じて検討する。

■路面表示や看板の色彩(表中のアルファベットや数値はカラーコードを示す)

利用目的 種類	ルート・施設案内等	注意喚起
看板	<主な対象:ルートや施設案内看板> 青 5PB5/12 を基本 	<主な対象:注意喚起看板> オレンジ 5YR 6.5/14 を基本 
路面表示	<対象:自転車道・普通自転車専用通行帯・矢羽根> 青 5PB 6/8 を基本 	<主な対象:注意喚起> オレンジ 5YR 6.5/14 を基本 
	<主な対象:ルート案内> 青 5PB5/12 を基本 	

3-2 路面表示の整備

(1)基本的な考え方

① 整備形態の考え方

- ・歩行者、自転車の安全性、快適性の向上の観点から、路線毎に交通状況や道路状況が変化する箇所を踏まえて、適切な区間設定を行い、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「車道混在」のいずれかの自転車通行空間の整備形態を選定するものとする。
- ・路肩幅員が1m以上の場合は、自動車の速度や交通量によらず、原則として、自転車専用通行帯を整備するものとする。
- ・なお、整備する際は、管轄する警察署と調整を行うこと。

	A 自動車の速度 ^{※1} が高い道路	B A、C以外の道路	C 自動車の速度 ^{※1} が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	分 離		混 在
整備形態 ^{※2}	自転車道 (構造物による)	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面表示等で注意喚起)
目安 ^{※3}	速度が50km/h 超	A、C以外の道路	速度が40km/h 以下、かつ 自動車交通量が4,000 台以下

※1 速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。

※2 自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。

※3 目安として参考に示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」より作成
(令和6年6月国土交通省道路局、警察庁交通局)

3章 自転車走行空間の整備
3-2 路面表示の整備

整備形態	整備イメージ
自転車道	<p>A. 自転車と自動車を構造物により分離する場合</p> 
自転車専用通行帯	<p>B. 車道内で自転車と自動車の通行帯を分離する場合</p> 
車道混在	<p>C. 車道混在とする場合</p> 

<考え方>

- ・車道混在の整備形態においては、国ガイドラインに基づき矢羽根型路面表示やピクトグラムを配置する。
- ・矢羽根およびピクトグラムは自転車の通行位置・方向を明示することで、自転車通行の安全性確保と利用者の車道通行、進行方向左側の車道を通行することの意識づけを図るとともに、ドライバーに対し自転車への注意喚起を図る。
- ・施工においては、視認性や耐滑走性に配慮し、素材を選定する。塗装膜の厚みは、維持管理や走行性の観点から地域の実情に合わせて設定する。
- ・舗装打換えや改良工事等を行う際は、管轄する警察署と事前に調整の上、必要に応じて整備する。
- ・車道混在の整備にあたっては、歩道において実施されている、特例特定小型原動機付自転車・普通自転車歩道通行可規制の廃止を検討する必要があるため、管轄する警察署と協議すること。

(2)設置基準

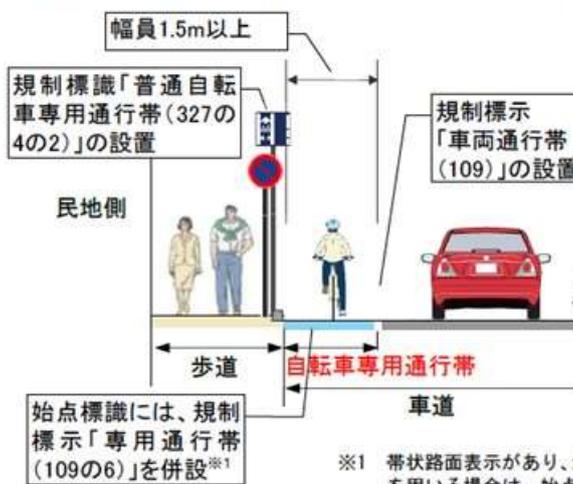
① デザイン・寸法

【自転車専用通行帯】

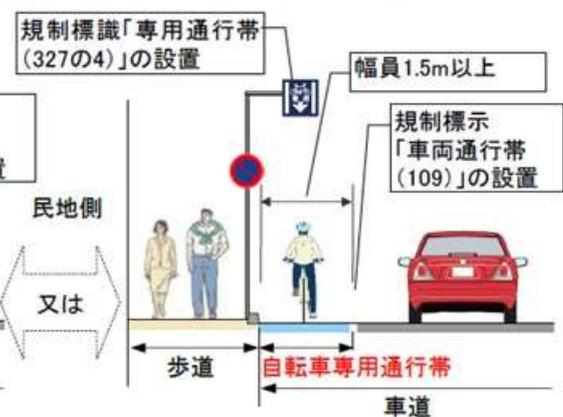
- ・国ガイドラインに基づき、幅 1.5m 以上を確保するものとする。交差点の右折車線設置箇所などで空間的制約がある場合などその他の特別な理由によりやむを得ない場合は 1.0m まで縮小することができるが、局所的なものにとどめるとともに、自転車が安全に通行できる幅員を 1.0m 程度確保することが望ましい。
- ・規制標示「車両通行帯(109)」に併せて、自転車専用通行帯を示す規制標識「専用通行帯(327 の4)、又は規制標識「普通自転車専用通行帯(327 の4の2)」又は規制標示「専用通行帯(109 の6)」を設置するものとする。なお、規制標識「普通自転車専用通行帯(327 の4の2)」を設置する場合は、ドライバーからの視認性に配慮し、始点部に規制表示「専用通行帯(109 の6)」を併設することを原則とする。

■自転車専用通行帯の適用イメージ

○路側方式で設置する場合



○オーバー・ハング方式で設置する場合



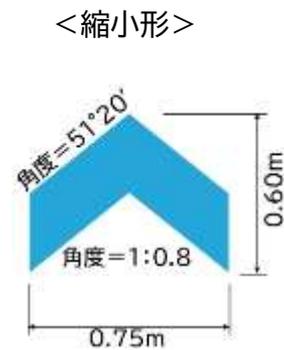
○路面標示を設置する場合



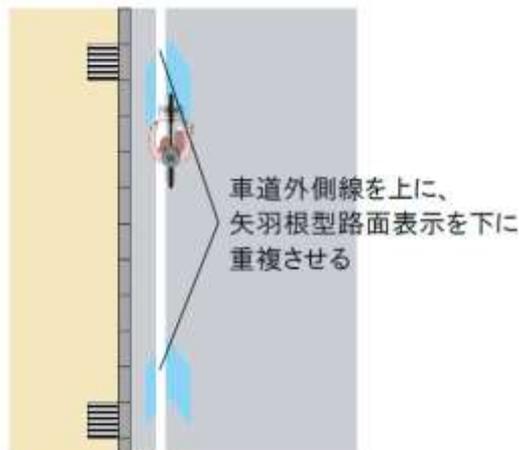
「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」より作成
(令和6年6月国土交通省道路局、警察庁交通局)

【車道混在における矢羽根型路面表示】

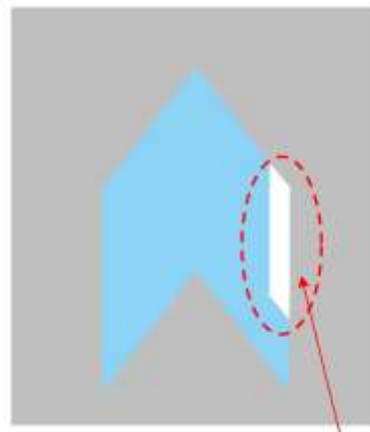
- ・国ガイドラインに基づき、幅 0.75m、長さ 1.50m を標準とする。ただし、長さについては状況により最短 0.6m まで縮小できる。
- ・歩道のある道路では、矢羽根型路面表示の設置位置は、自転車の通行幅を勘案し、矢羽根型路面表示の右端が車道端から 1.0m 以上(路肩の一部または全部が通行の用に適さない状態である場合は、その部分を除く)の位置となるように設置するものとする。
- ・歩道のない道路では、矢羽根型路面表示の設置位置は、自転車の通行幅を勘案し、矢羽根型路面表示の右端が車道外側線から車線内 1.0m 離れた位置となるように設置するものとする。
- ・車道外側線と矢羽根型路面表示の設置位置が重なる場合は、矢羽根型路面表示を車道外側線の下に重複させて設置するものとする。
- ・夜間の視認性を向上させる必要がある場合、矢羽根の縁に白線を設置する等の対応をとる。



<車道外側線と重なる場合の設置例>



<夜間の視認性向上策の例>



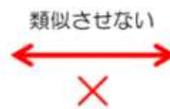
縁に「白線(高輝度タイプが望ましい)」を設置

【ピクトグラム】

- ・国ガイドラインに基づき、法定外表示である自転車のピクトグラムを設置する。自転車利用者とドライバーの双方に誤解を与えないよう、規制標示「特例特定小型原動機付自転車・普通自転車歩道通行可(114の2)」と類似したデザインとしない。
- ・自転車のピクトグラムは進行方向に対して左向き、進行方向を示す矢印との組み合わせを標準とし、色彩は白系色を基本とする。



法定外表示の例



類似させない



普通自転車歩道通行可(114の2)

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」
(令和6年6月国土交通省道路局、警察庁交通局)

【注意喚起】

- ・注意喚起の用語とピクトグラムを記載する。
 - ・種類は、「自動車注意」、「歩行者注意」、「急カーブ注意」、「勾配注意」、「自転車横断注意」、「視界不良」、「障害物あり」とする。
 - ・基本寸法は、幅 0.4m、長さ 0.7m とする。
 - ・色彩は、「オレンジ」を基本とし、景観などに配慮が必要な場合は別途検討する。
- ※注意喚起の路面表示は、看板を設置する場所がない、または視認出来ない場合に、設置を検討する。

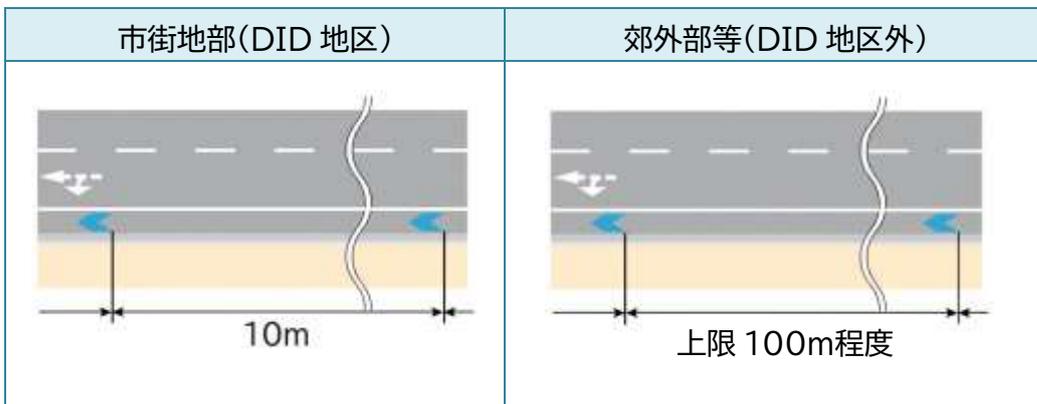


② 設置間隔・設置位置

【矢羽根型路面表示】

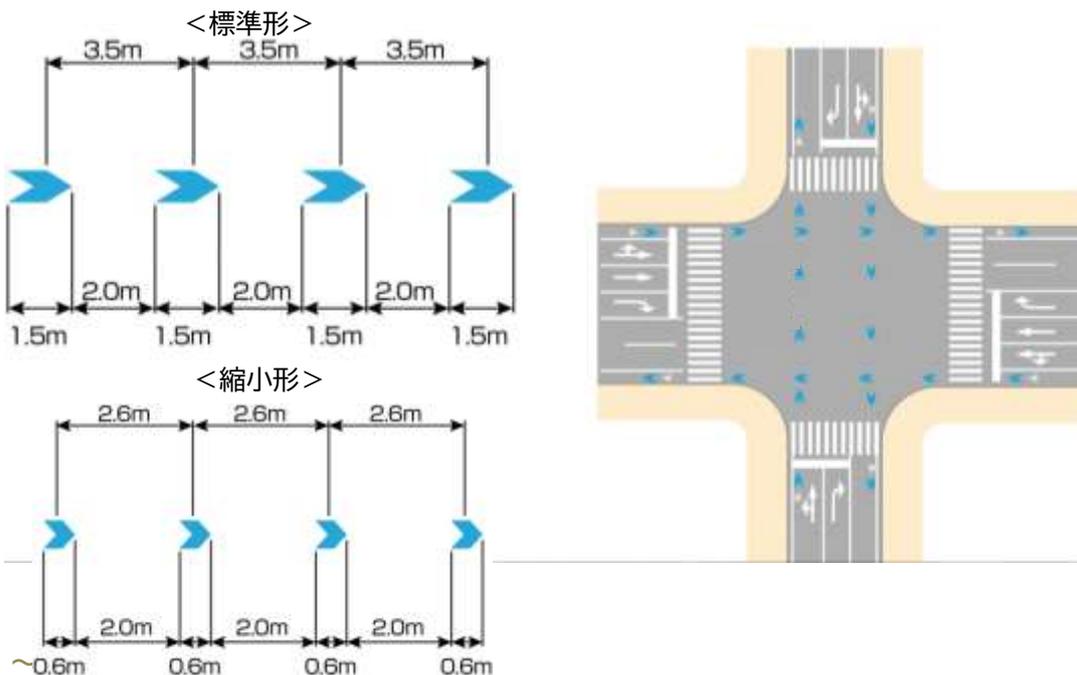
【単路部】

- ・市街地部(DID 地区)の設置間隔は、国ガイドラインに基づき 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(DID 地区外)の設置間隔は、視認性を考慮した上で広い間隔(上限 100m程度)で設置する。



【交差点部】

- ・交差点の矢羽根は、標準形は 3.5m間隔、縮小形は 2.6m間隔で配置する。

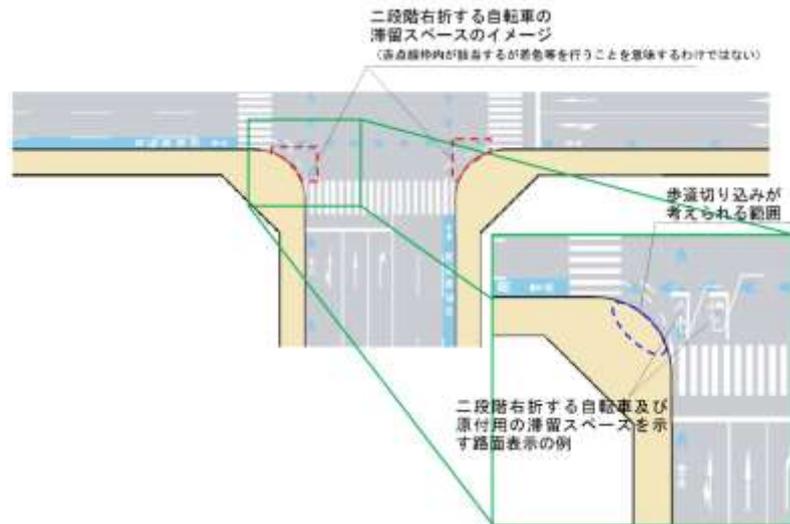


二段階右折する自転車の滞留スペースは、矢羽根型路面表示と歩道端の縁石

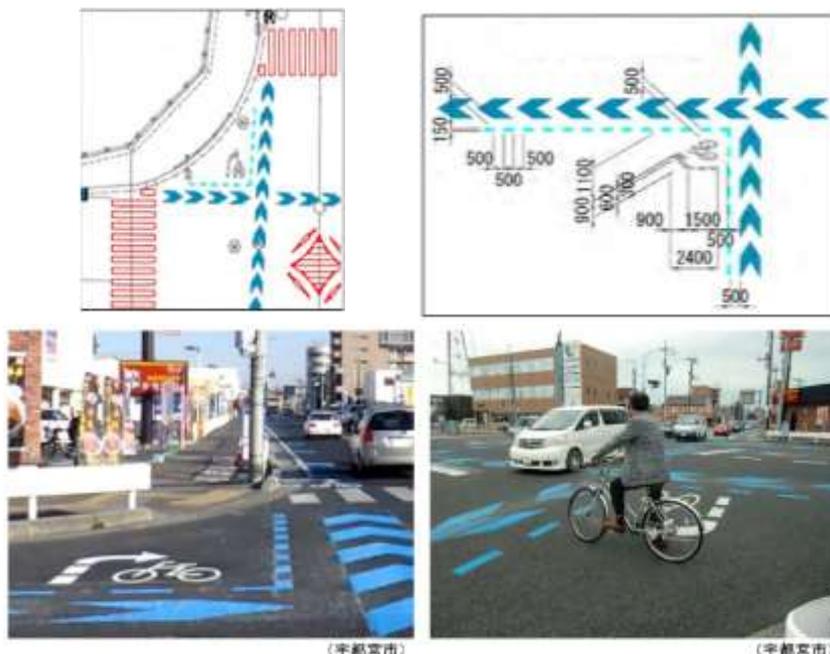
との間に囲まれた範囲となり、このスペースを明確化するため、路面表示を設置することが望ましい。

これに加えて、一般原動機付自転車(以下、「原付」という。)の二段階右折が必要な交差点では、自転車の滞留スペースとは別に、原付の滞留スペースを明確化するため、路面表示を設置することが望ましい。

滞留するスペースが不足し、隅角部の歩道幅員に余裕がある場合には、歩道の一部切り込み、滞留スペースの確保を検討する。



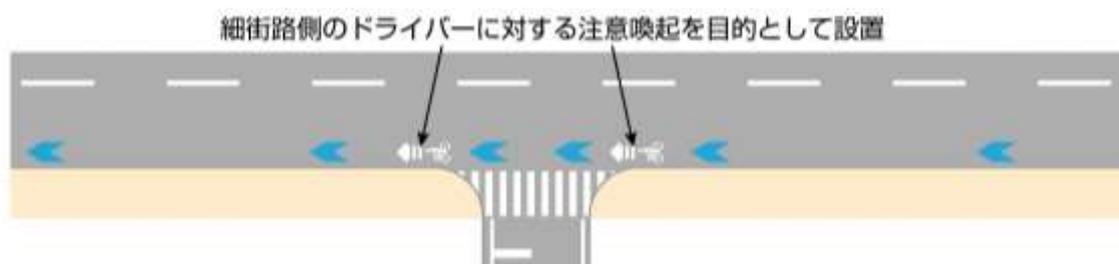
二段階右折する自転車や原付の滞留スペースの考え方の例
「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」
(令和6年6月国土交通省道路局、警察庁交通局)



二段階右折の滞留スペースを明示した例
(国土交通省資料)

【ピクトグラム】

- ・交差点の前後や一般道との合流地点、ルートのスタート地点の設置を標準とする。



【ルート案内】

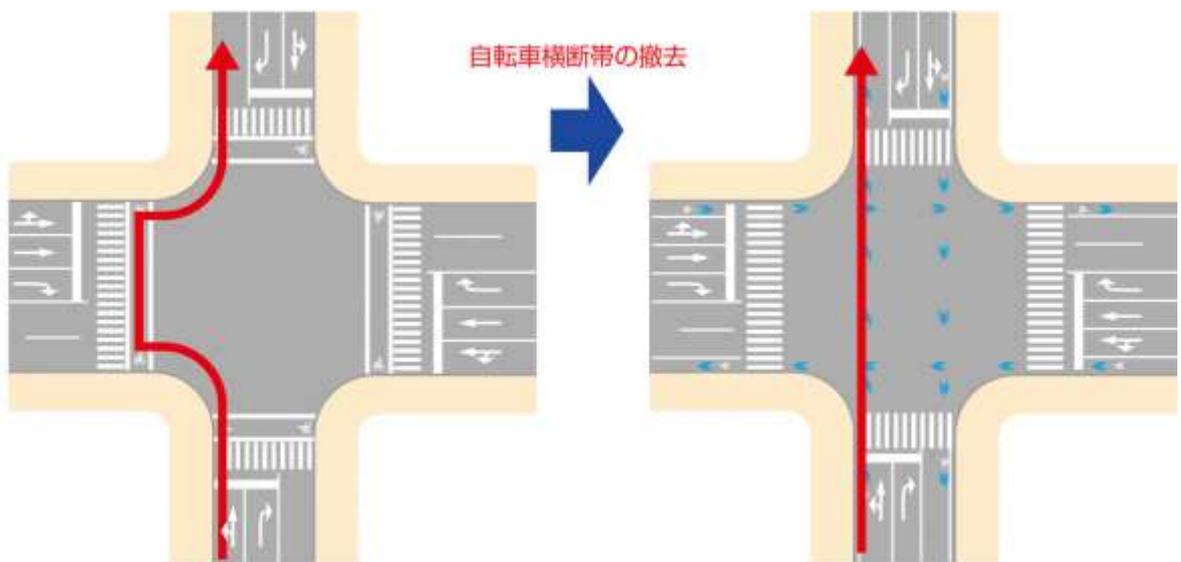
- ・ルートが右左折する交差点付近では、矢羽根を密に配置し、交差点の手前50mと10mに設置する。
- ・予告案内は200m手前の看板で対応する。

【注意喚起】

- ・過密な路面表示を避けつつ、管轄する警察署への意見照会のうえ設置する。

③ 自転車横断帯の撤去

- ・原則として、新設又は補修工事等を行う交差点には自転車横断帯は設置しない。ただし、自転車道や普通自転車の歩道通行部分の指定があり、歩道部分に連続した自転車走行空間が整備されている区間のほか、自転車が通行できない構造の横断歩道橋等の付近で自動車の交通量が多い交差点等において、自転車が安全かつ円滑に自転車横断帯を進行することが想定される場合は、この限りではない。
- ・既存の自転車横断帯は、事前に管轄する警察署と協議の上、撤去する。自転車横断帯の撤去にあたっては、歩行者用灯器に設置されている「歩行者・自転車専用」の補助板の撤去についても、併せて検討する。



自転車横断帯の撤去

3-3 看板(案内・注意喚起)の整備

(1)基本的な考え方

① 基本的な考え方

当県を初めて訪れたサイクリストであっても、安全に安心してサイクリングを楽しむことができるよう、コース案内や注意喚起のための統一的な看板の整備についてガイドラインに示す。

■看板整備の考え方

項目	考え方
1) わかりやすく、 安心なサイクリング環境に向けて	●利用者によりわかりやすいルート案内 初心者でもルートに迷わないよう、わかりやすい案内を設置する。
2) 安全に通行できる サイクリング環境に向けて	●危険箇所での注意喚起 事故を防ぐため、自転車及び自動車利用者に向けた注意を促す看板等を危険箇所に設置する。

② 対象となる看板

- ・看板（案内・注意喚起）は以下のとおり分類される。
- ・本ガイドラインでは、法定外表示である下表の「3）看板」を対象とする。

■自転車走行空間に関する用語の定義

看板の種類	定義
1) 道路標識	道路交通法第2条第1項15号に規定される、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示板をいい、種類、様式等については、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第1条～第4条により規定される。
2) 道路標示	道路交通法第2条第1項第16号に規定される、道路の交通に関し、規制又は指示を表示する標示で、路面に描かれた道路鋸、ペイント、石等により路面に描かれた線、記号又は文字をいい、種類、様式等については道路標識、区画線及び道路標示に関する命令第8条～第10条により規定される。
3) 看板	道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に規定されていない、法定外の内容を表示する看板をいう。

③ ロゴマーク

「福島県広域サイクリングルート」内については、通行する人がそのルートを瞬時に把握できるよう、必要に応じて、それぞれのロゴマークを施すこととする。

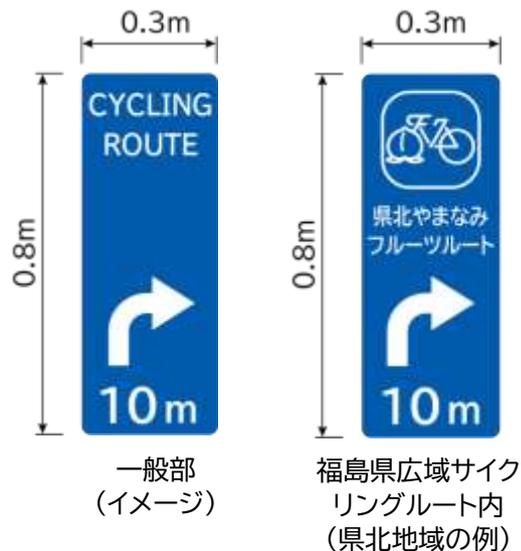


(2) 設置基準

① デザイン・寸法

【ルート・距離案内】

- ・ルート方向と距離を記載する。
- ・自転車マークやサイクリングルート等の文字を記載し、自転車に対する案内であることが分かるようにする。なお、「福島県広域サイクリングルート」内については、各地域のロゴマークと愛称を記載する。
- ・福島県広域サイクリングルート内で、別のサイクリングコースのロゴマークが存在する場合は、縦に併記することができる。
- ・基本寸法は、幅 0.3m、高さ 0.8m とする。看板上端が自転車走行路面から 1.5m 以上になるように設置する。
- ・ただし、看板下端が建築限界を侵さないよう配慮する。



【施設案内】

- ・鉄道駅、空港などサイクリストにとって起終点となり得る施設や、道の駅など休憩施設までの距離と方向を案内する。
- ・ルート方向と距離、案内用図記号(ピクトグラム)を記載する。
- ・基本寸法は、幅 0.3m、高さ 0.5m とする。
- ・ただし、看板下端が建築限界を侵さないよう配慮する。

※自転車環境により、必要に応じて設置する。



【注意喚起】

- ・注意喚起の用語とピクトグラムを記載する。
- ・種類は、路面標示と同様の内容とする。(「自動車注意」、「歩行者注意」、「急カーブ注意」、「勾配注意」、「自転車横断注意」、「視界不良」、「障害物あり」)
- ・基本寸法は、幅 0.3m、高さ 0.5m とする。看板上端が自転車走行路面から 1.5m 以上になるように設置する。
- ・ただし、看板下端が建築限界を侵さないよう配慮する。(サイクリストにとっては、視認性の観点から、低い位置での設置が望ましい。)
- ・色彩は、「オレンジ」を基本とし、景観などに配慮が必要な場合は別途検討する。



～【参考】建築限界について～

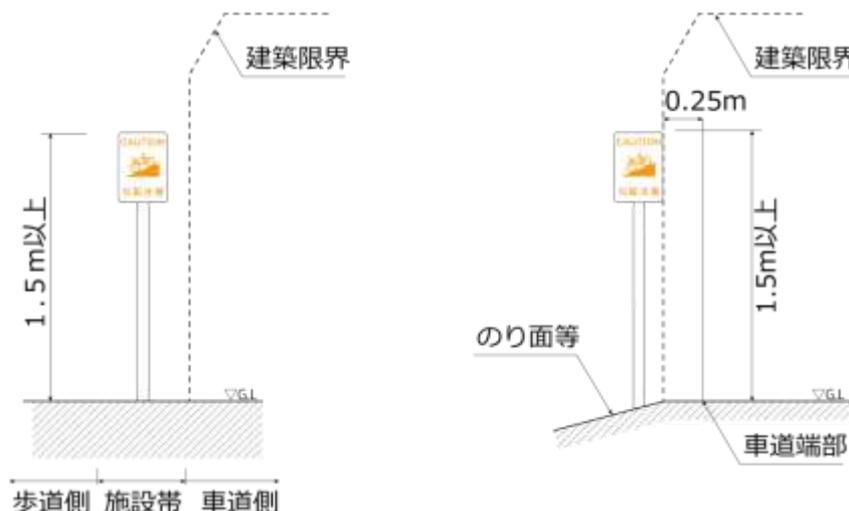
道路構造令第 12 条の建築限界の規定に準じて設置位置を定める。

歩道等に看板を設置する場合で、車道に接続して路肩を設ける場合には、看板は施設帯の有効幅員におさまることが望ましい。

歩道等を有しない道路では、車道部端部の外側に設置することを原則とし、車道端部から 0.25m 確保することが望ましい。

< 歩道等で路肩を設ける場合 >

< 歩道等がなく、路肩を設けない場合 >



※看板の設置位置や設置高さについては、設置する道路の正確や交通の状況等を考慮し、道路管理者と調整すること

～【参考】看板の設置イメージ～

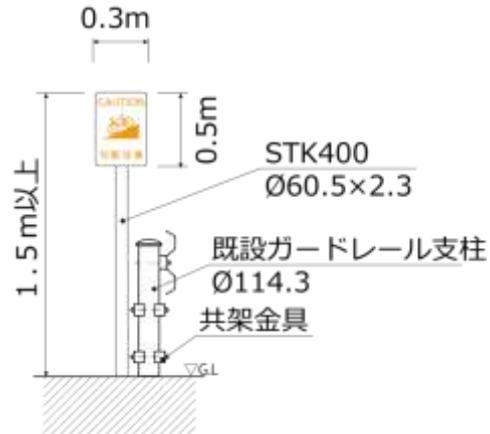
看板の設置は、添加型(既存の構造物に添加)と支柱型(新たに支柱を設けて設置)の2種類がある。

■添架型(イメージ)

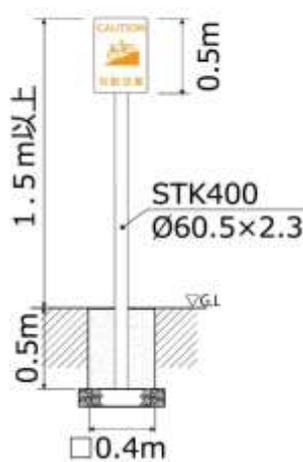
<丸柱添架型>



<ガードレール添架型>



■支柱型(イメージ)



～【参考】トンネル部における注意喚起について～

トンネル部における安全確保のため、自転車だけでなく、自動車等に対しても注意喚起を行う。

事例:太平洋岸自転車道 千葉県稲南町(国道127号)



- ・ 狭小幅員トンネルにおいて、自転車通行に関する注意喚起を自動車ドライバーに対して実施している。

(出典:国土交通省 HP)

② 設置間隔・設置位置等

【ルート・距離案内】

- ・分岐手前50mで予告、分岐手前10mで案内、分岐または右左折後に確認のためのルート名、進行方向を明示する。
- ・ルート上で分岐点等の案内がない区間が5km以上続く場合、その中間点を目安に案内を行う。
- ・その他、迷いやすいポイントでも案内を行う。

【施設案内】

- ・案内する施設の手前2km、5kmを目安に設置する。
- ・案内施設は、広域サイクリングルートの主要アクセスポイントとなる空港、鉄道駅、道の駅の施設(ゲートウェイ)及び休憩施設とする。

【注意喚起】

- ・過密な表示を避け、自転車利用者の安全確保に必要な箇所に設置する。

～【参考】コース案内(大型案内板)の設置事例～

いわき市の海岸線ルートでは、主要な休憩施設を対象に、ルート全体図及び周辺観光施設の案内を表記した大型案内板を設置している。また、自転車利用者に特化した内容の案内板(小型案内板)を設置することも考えられる。



大型案内板イメージ

小型案内板イメージ

3-4 走行しやすい構造への対応

自転車走行空間の安全性を確保するため、自転車専用通行帯や車道端部の路面については、平坦性の確保や通行の妨げとなる段差や溝の解消に努め、矢羽根やピクトグラム等の路面表示についても、塗装厚による段差を少なくするとともに、溶融式滑り止め塗装の活用等、滑りにくく、視認性の向上が図られるよう配慮することが望ましい。

～【参考】路面等の改善事例～

側溝、街渠、集水ます及びマンホールの溝蓋(グレーチング蓋)は、エプロン幅が狭く自転車走行空間を広く確保できるもの、自転車のはまり込みを抑制するためグレーチング蓋の格子の形状等を工夫したもの、段差や路面の凸凹が小さく平坦性の高いもの等への置き換えや、スリップによる転倒防止のための滑り止め加工等を行うことが望ましい。

また、歩道上の路上施設のための空間に移設することも考えられる。ただしこの場合は、前後に他の路上施設があるなど通行する者が想定しづらい位置に設置するか、白杖の先又はハイヒール等が溝蓋に落ち込むことがないように留意するものとする。



写真Ⅱ-1 エプロンの幅が狭く平坦性の高い街渠に置き換えた事例



写真Ⅱ-2 歩道上の施設幅内に集水ますを移設した事例



写真Ⅱ-3 グレーチング蓋の格子の形状等を工夫した事例



写真Ⅱ-4 マンホールの蓋に滑り止め加工した事例

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」
(令和6年6月国土交通省道路局、警察庁交通局)

3-5 維持管理

道路管理者は、当該路線について、自転車の通行が多いことを考慮し、自転車利用者の視点で維持管理を行う。

日常の維持管理は、道路パトロール等の定期巡視により、路面等の状況を確認し、必要に応じて応急対応を実施する。また、道路管理者による点検のほか、利用者・地元住民から寄せられる情報を基に、必要に応じて通行環境の改善を図る。

応急対応では処置できない状況が確認された場合には、その状況に応じた補修対応にて通行環境の改善を図る。

巡視項目	確認内容
路面状況	自転車の走行に危険な段差(特に進行方向)や穴、土汚れ等はないか。
除草	・自転車の視距が確保されているか ・走行空間に枝葉・蔓、雑草がはみ出していないか。
路面表示	路面表示が認識できる状態か。