

石岡市自転車ネットワーク計画(案)

2019年2月

石岡市

目 次

1. 概要	1
(1) 背景と目的	1
(2) 計画の区域	1
(3) 計画の期間	1
2. 自転車利用環境の現状把握	2
(1) 地形と既存サイクリング道路	2
(2) 人口及び施設分布	3
(3) 上位・関連計画での位置づけ	4
(4) 自転車の利用状況	6
(5) 自転車事故の発生場所	9
3. 自転車ネットワーク計画の基本方針	10
(1) 計画策定設定の考え方	10
(2) 自転車ネットワーク策定の基本スタンス	11
(3) 自転車ネットワークの基本方針	12
4. 自転車ネットワーク路線の選定	13
(1) 自転車ネットワーク路線の考え方	13
(2) 自転車ネットワーク路線の選定	16
5. 整備形態の検討	17
(1) ガイドラインにおける整備形態の考え方	17
(2) 整備形態の考え方	19
(3) 路面表示	20

1. 概要

(1)背景と目的

自転車は、幼児から高齢者まで幅広い年齢層の人が、買物や通勤、通学、子どもの送迎など、日常生活における移動手段や、サイクリング等のレジャーの手段として利用しています。最近では、自転車は、排気ガスや騒音を出さない環境負荷の低い交通手段として見直されているほか、健康志向の高まりや、ライフスタイルの変化を背景に、その利用ニーズが高まっています。このように、自転車の位置づけは、ますます重要になるとともに、利用の増大が見込まれています。

一方、自転車は道路交通法上の「車両」であり、「車道の左側」を通行することが原則とされているものの、歩道上を徐行せずに通行するなどの利用が見受けられます。

このような中、平成24年11月に国土交通省と警察庁により「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が策定され(H28年7月改定)、社会的にも自転車と歩行者を分離し、かつ安全で快適な自転車走行空間の創出に向けた動きが活発化しています。

上位計画である「石岡市りんりんタウン構想」に基づき、「石岡市自転車ネットワーク計画」では自転車走行空間の確保等や自転車利用環境の改善を目的に策定するものです。

「石岡市自転車ネットワーク計画」では、道路交通法の中で定められている「自転車は『車両』であり、車道を通行することが大原則である」という考えを基本として自転車の安全な利用を促進するハード整備の具体的方針を定めたものです。

(2)計画の区域

本計画の対象区域は、「石岡市りんりんタウン構想」に基づき本市全域とします。

(3)計画の期間

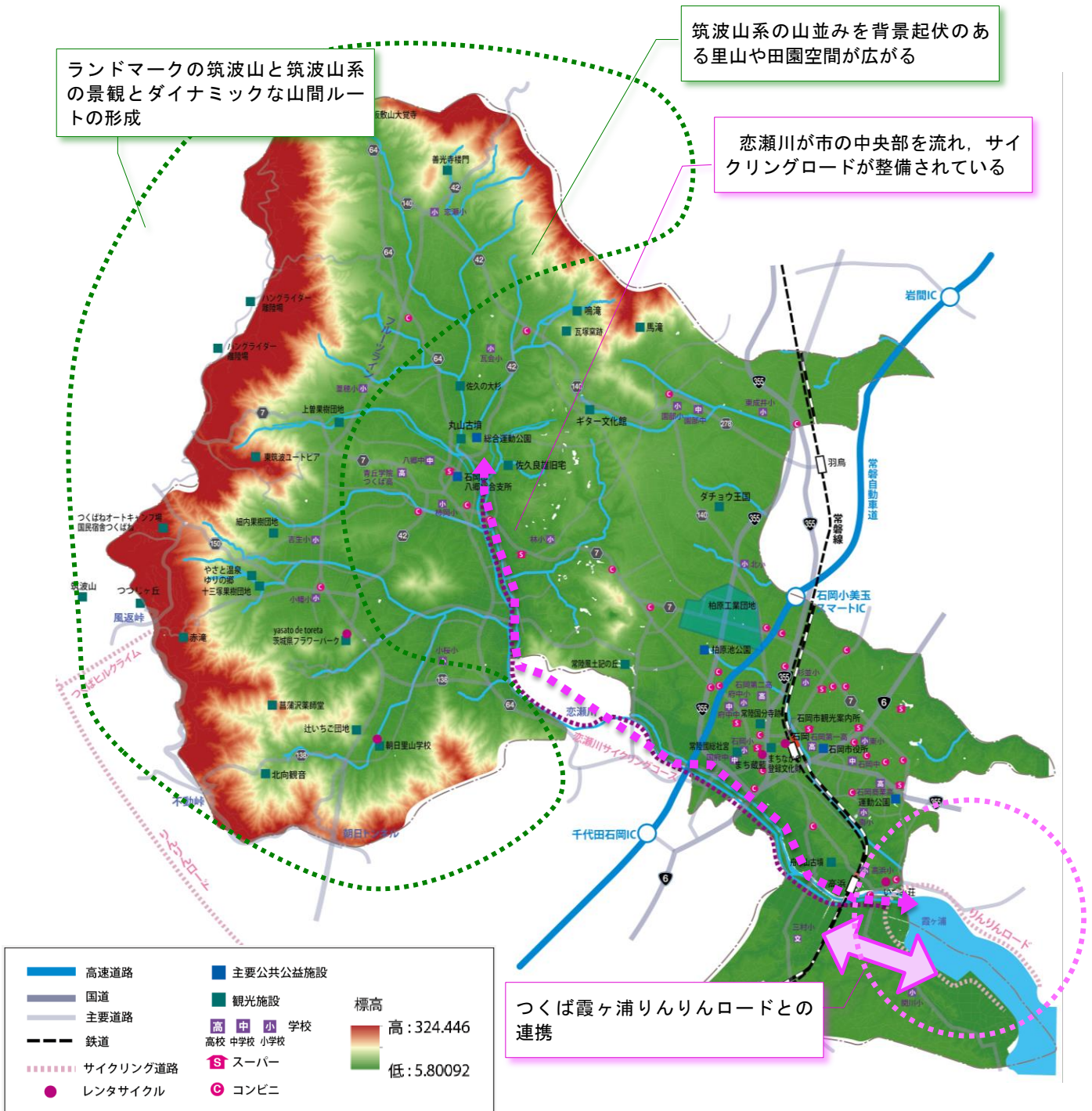
本計画の期間は、「石岡市りんりんタウン構想」に基づき2019年度から2028年度までの10年間とします。しかし、進捗状況、市民意向や社会経済情勢の変化などに柔軟に対応し、期間内であっても必要に応じて事業の見直しを行います。

2. 自転車利用環境の現状把握

(1) 地形と既存サイクリング道路

- 市域の北西部に連なる筑波山系から南部の市街地にかけてなだらかな丘陵地が広がり、平地に至る、変化に富んだ地形を形成し、美しい景観にも恵まれている。
- 南東部に広大な霞ヶ浦を臨み、そこに注ぐ恋瀬川は、市の中央部を流れ、支流が市域をカバーするようにネットワークされている。(河川沿いは平坦な地形となる)
- 恋瀬川サイクリングコースが整備されており、茨城県のつくば霞ヶ浦りんりんロードと接続し、霞ヶ浦や筑波山麓地域とネットワークが形成されている。

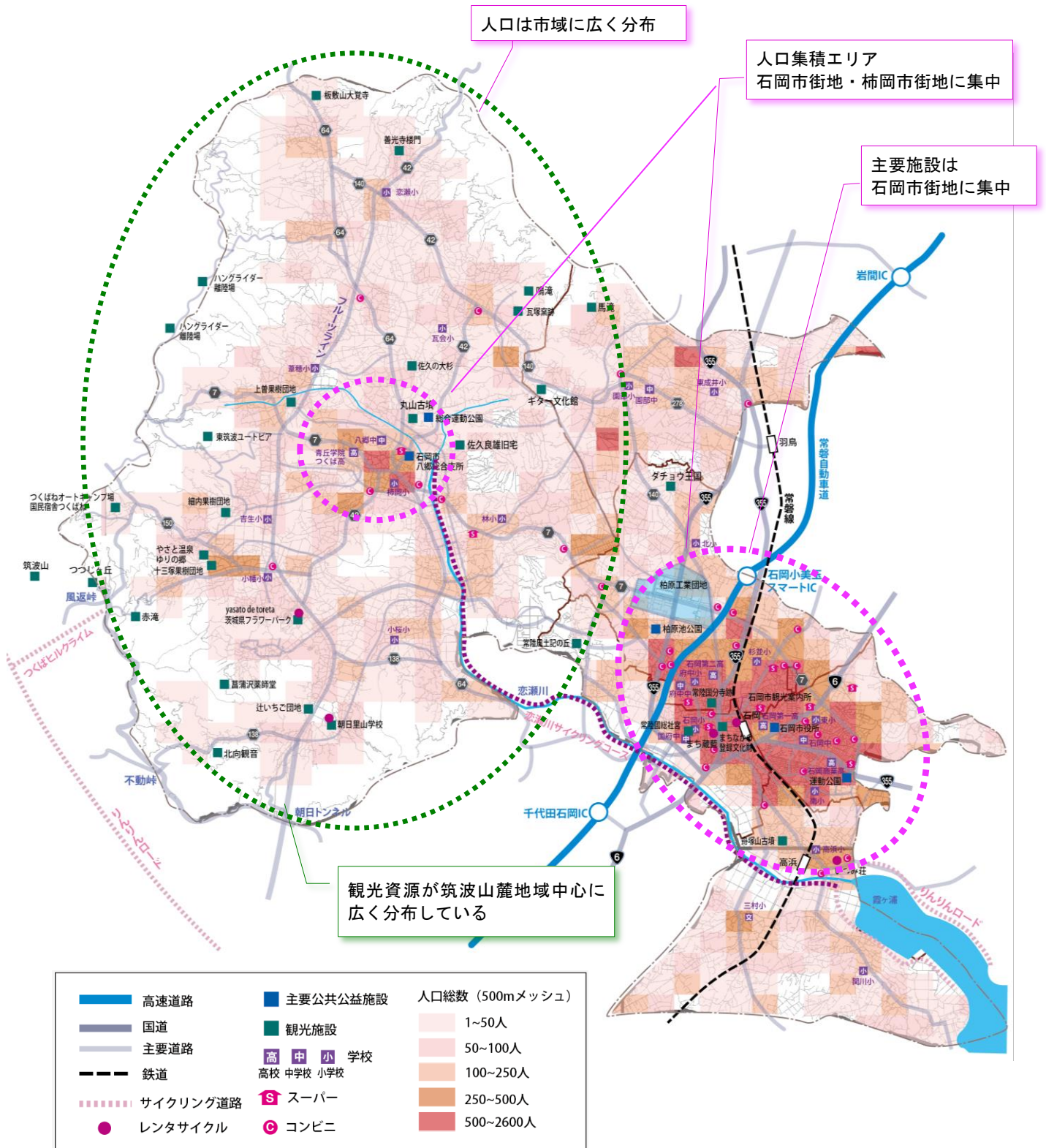
<地形とサイクリング道路>



(2)人口及び施設分布

- 人口分布は、石岡駅を中心とした石岡市街地に集積するほか、八郷地域においては柿岡市街地に集積している。また、市域全体に人口は広く分布している。
- 公共施設、学校、商業施設等の主要施設は、石岡市街地に立地している。観光施設は筑波山麓地域中心に広く分布している。

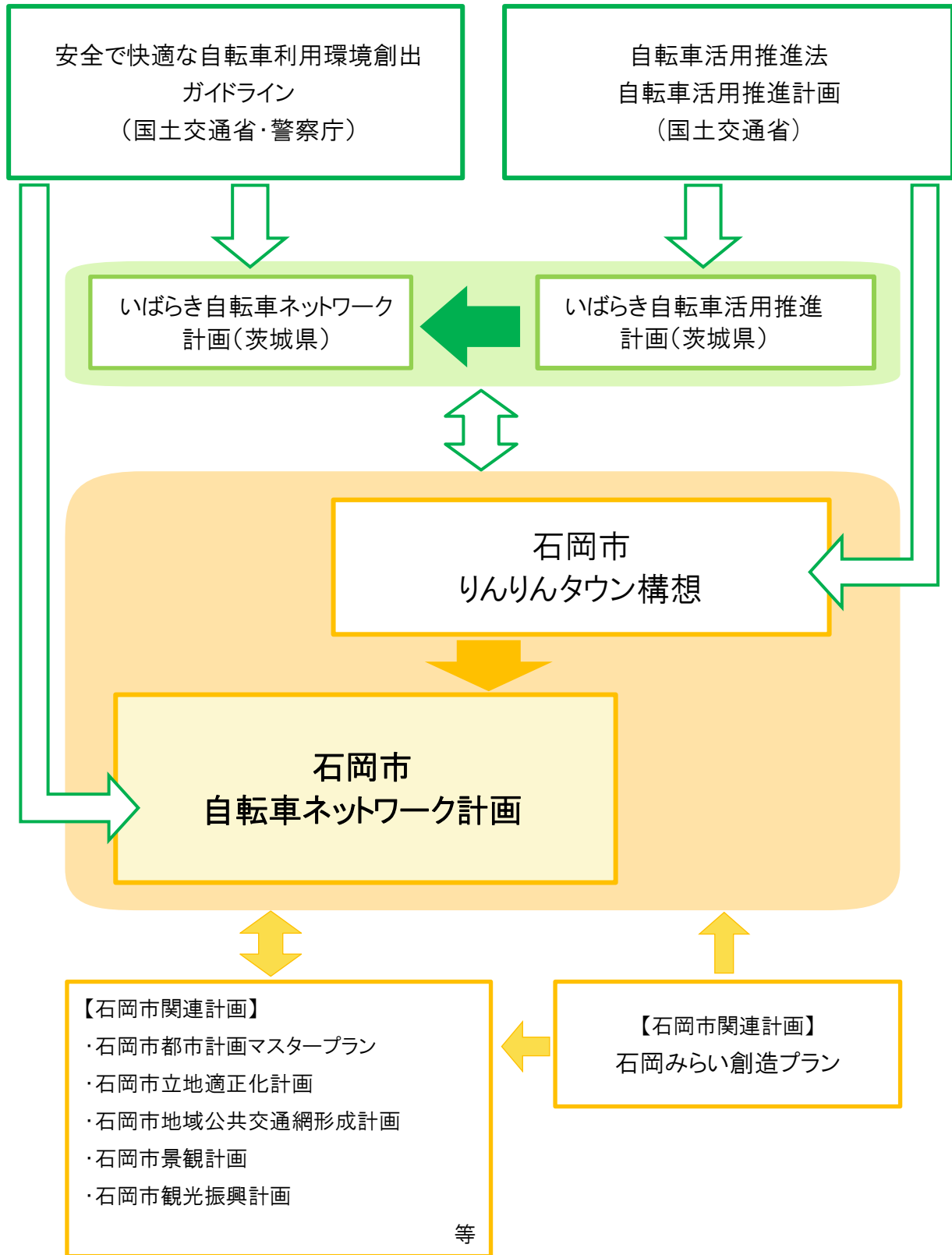
<人口と施設分布>



(3) 上位・関連計画での位置づけ

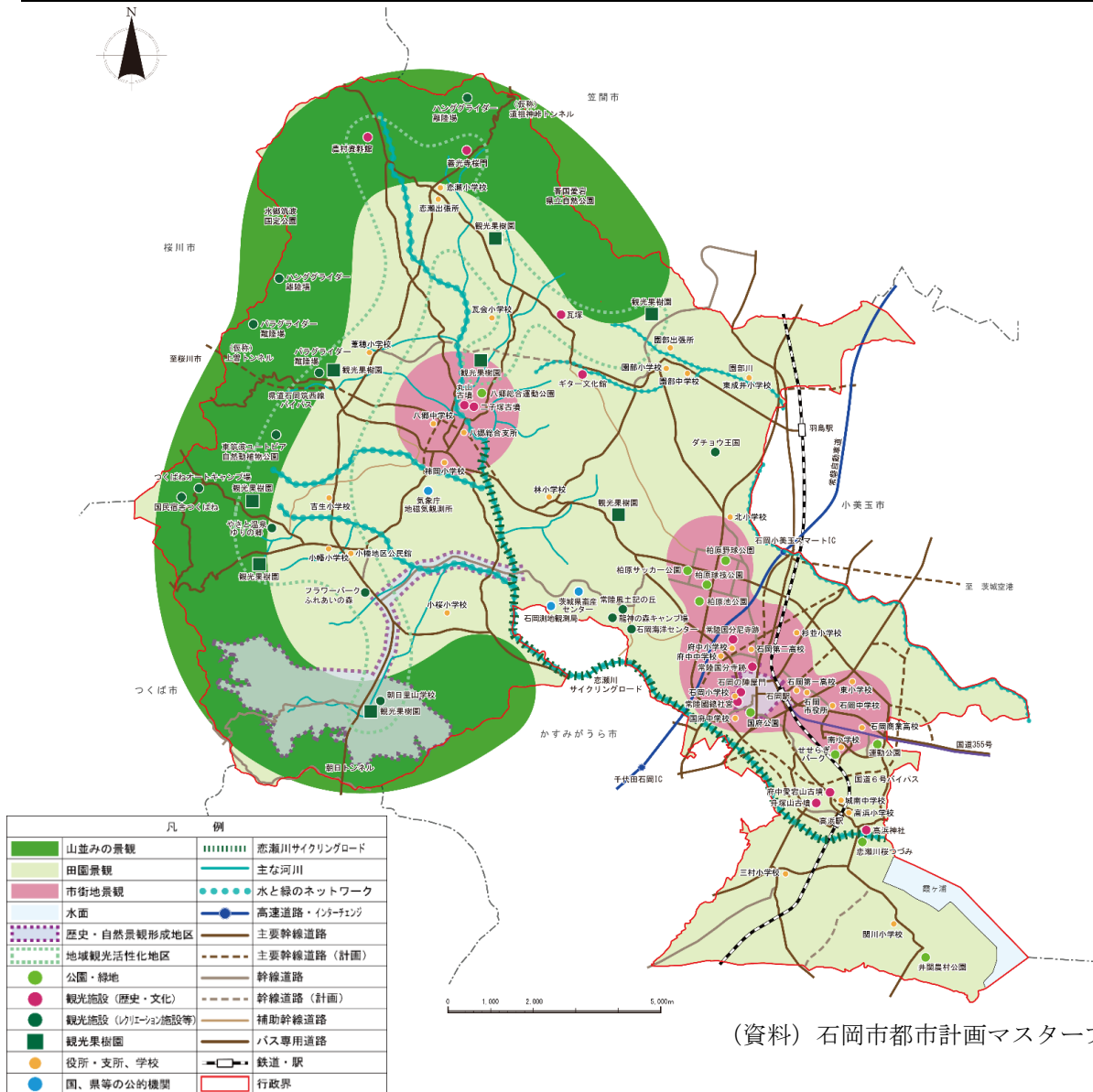
●石岡市自転車ネットワーク計画は、以下に位置付けられている。

＜石岡市自転車ネットワーク計画の位置づけ＞



●市の上位・関連計画で、自転車ネットワークに関連する以下の方針が記載されている。

計画	関連項目
石岡市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> 観光拠点へのアクセス性の向上や周遊観光の推進のため、レンタサイクル・サイクリングロード等の整備・充実を図るとともに、案内板の充実や周遊ルートを開発を進める。 恋瀬川や園部川等においては、水辺環境をいかした親水空間やサイクリングロード等の整備により、歩行者や自転車が気軽に利用できる水と緑のネットワークづくりを進める。
石岡市観光振興計画	<ul style="list-style-type: none"> ジオパーク認定を目指した子ども向け学習講座の開催やサイクルステーションの充実など、筑波山麓の豊かな自然環境を様々な嗜好の観光客に対応する観光資源として、魅力づくりを行うこととしている。 高浜（霞ヶ浦）入りや恋瀬川などの水辺環境を活用し、観光資源を有機的に繋ぐ周遊観光メニューを拡充させることとしている。具体的には、霞ヶ浦周遊ツーリングイベントの開催、電気自転車の拡充、サイクルステーションの整備などに取り組むこととしている。
石岡市景観計画	<ul style="list-style-type: none"> 恋瀬川等の水系を中心に、山並みを見上げる良好な眺望点が多く存在する地点をつなぐ、緑と水を中心とする自然景観の軸線を意識した景観づくりを図ることとしている。

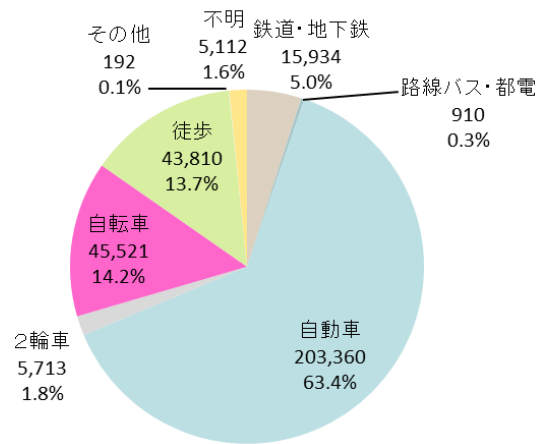


(資料) 石岡市都市計画マスタープラン

(4) 自転車の利用状況

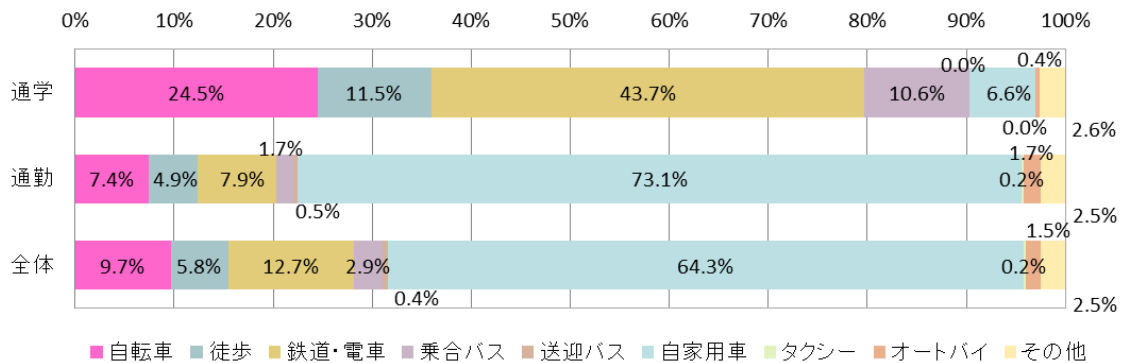
- 石岡市の自転車の交通分担率は 14%であり、自動車の交通分担率が 63%と高い。
(パーソントリップ調査 (H20) による)
- 石岡市の通学における自転車の利用は 25%弱で 4 人に 1 人が利用している。通勤は、人口集中地区が 7.4%，人口集中地区以外 4.4%
- アンケートでは、高校生の通学における自転車利用は高い（半数以上）。走行環境の充実が求められている。

【自転車の交通分担率】

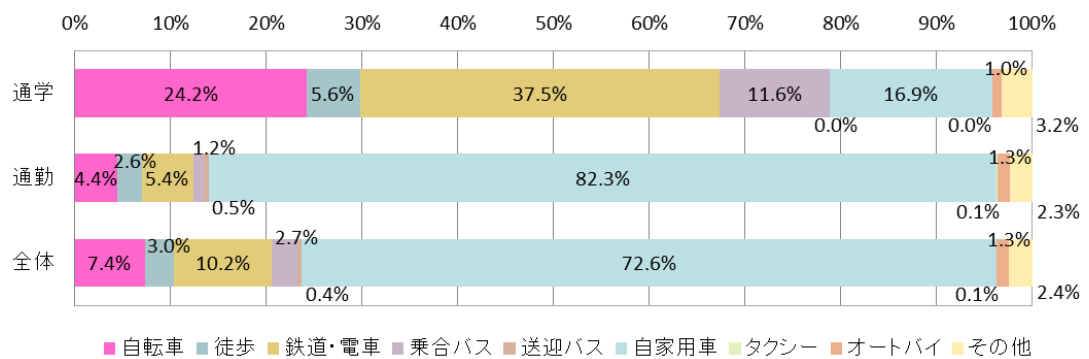


【通勤通学等における自転車分担率】

<人口集中地区の利用交通手段>



<人口集中地区以外の利用交通手段>



【市民アンケート調査】

<市民>

- 平日、休日とも自転車をほとんど利用しない方は約 75%で、日常的に自転車は利用しないという生活スタイルとなっているといえる。
- 自転車利用の目的は、平日、休日とも通勤・買い物が多くを占め、サイクリングやレジャーで利用する人は利用者のうち 3～4 割。
- 自転車利用環境に求められているものは、走行環境（自転車道・路面整備など）の充実。

<高校生>

- 平日にほぼ毎日自転車を利用する方は約 5 割、通学のために日常的に自転車を利用している高校生は約 9 割超。
- 通学時には往復で 30 分以上の利用が約 4 割、1 時間以上の利用も約 1 割を占める。
- 自転車利用環境に求められているものは、走行環境（自転車道・路面整備など）の充実。また、駐輪場の整備も挙げられている。

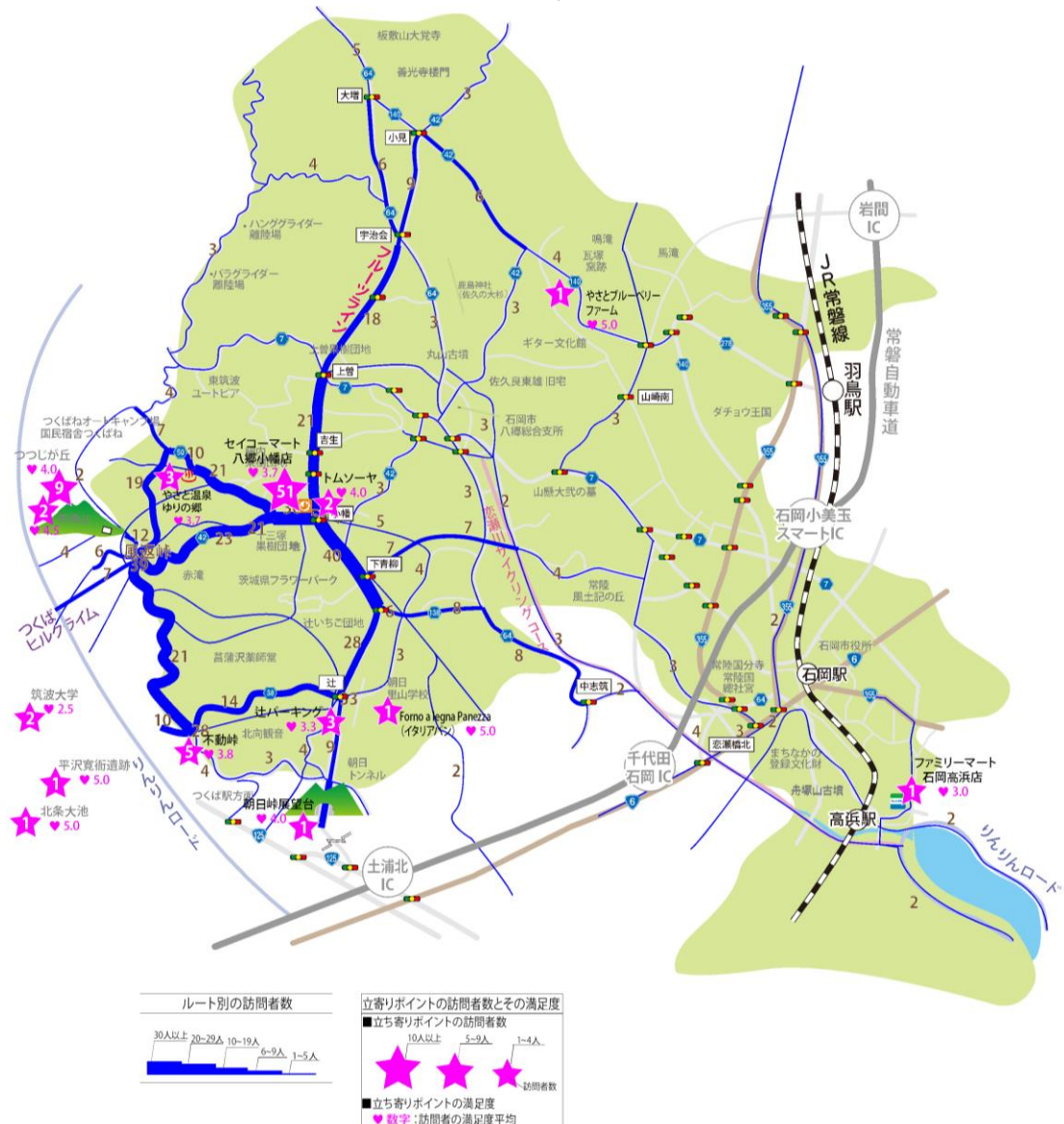
■自転車の観光利用

- 自転車の観光利用は、多くが筑波山及び山麓のエリアとなっており、リピーターが9割を占め、本格的な走りを求める利用が多い。
- 石岡市街地の、多くの史跡や看板建築等の歴史・文化資源の観光資源には、自転車利用は少ない。
- サイクリング環境に求められているものは、サイクルステーション、駐輪スペース、走行環境（自転車道・路面整備など）等の充実である。

【サイクリストアンケート調査】

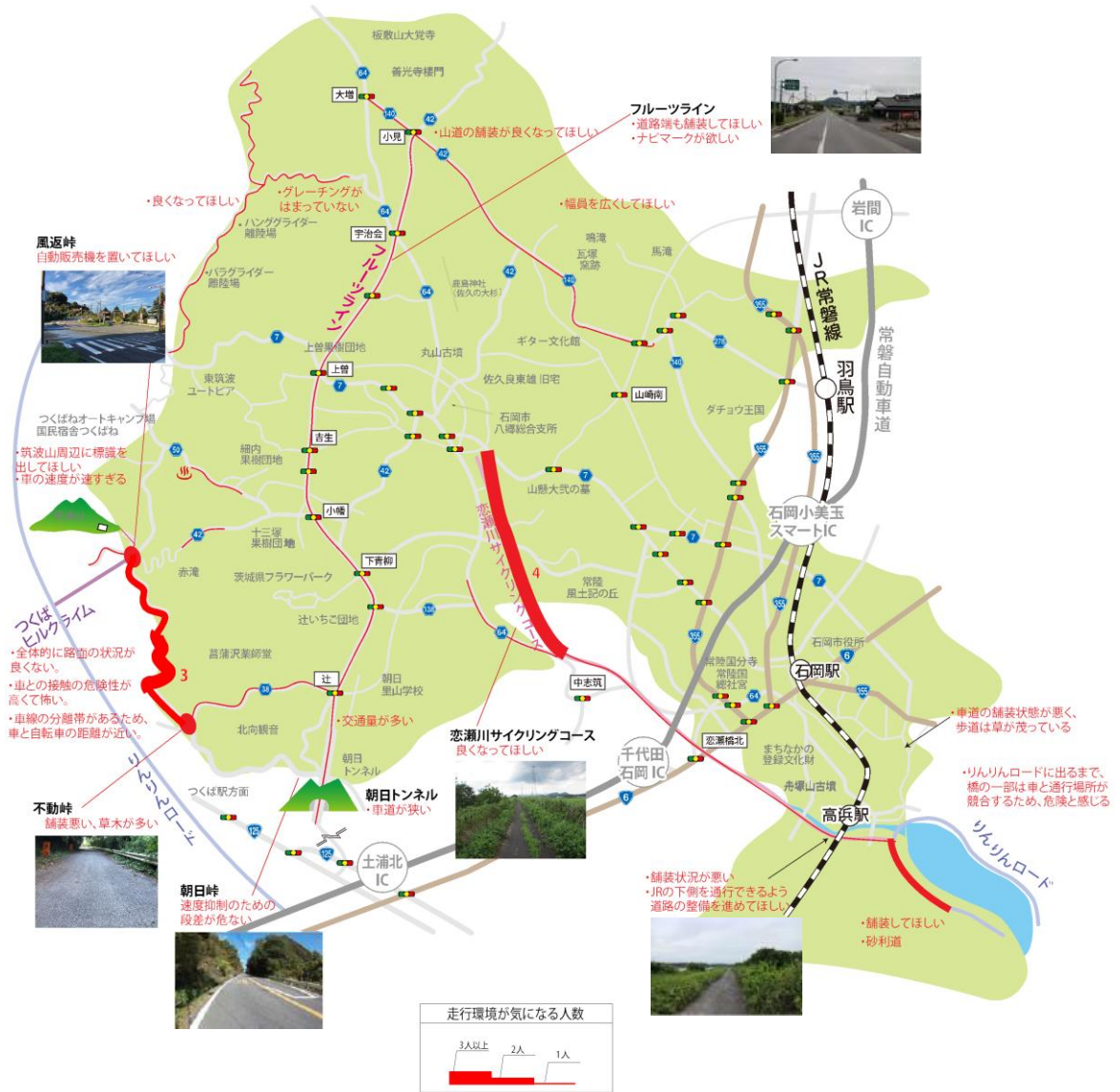
- アンケート対象者は、ほとんどが市外のサイクリストで、約9割がリピーター。その訪問理由は競技レースやヒルクライムの練習が多くを占めている。
(走行距離は60km以上が約70%、100km以上も約20%と長距離サイクリング)
- サイクリングの満足度は高く、走りやすさよりもコースに対する満足度が高い。
- サイクリング環境に求められているものは、サイクルステーション・駐輪スペースの充実や走行環境（自転車道・路面整備など）の充実。ルール、マナーの向上も比較的高い。

＜ルート別の訪問者数＞



- 走行環境が良くなってほしい場所は、恋瀬川サイクリングコース、つくばヒルクライムの要望が多い。

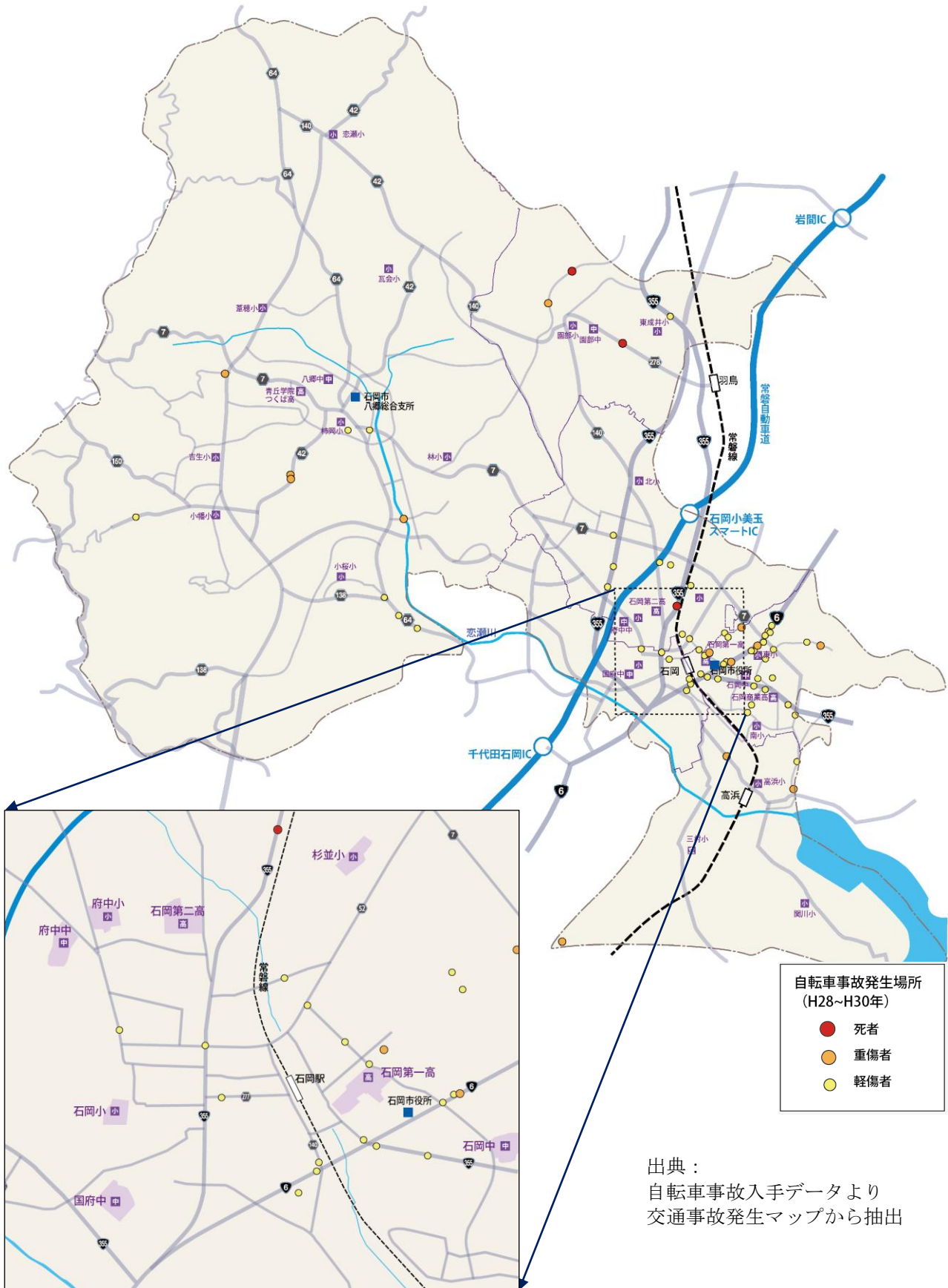
＜走行環境が良くなってほしい場所＞



(5) 自転車事故の発生場所

●自転車事故は、その多くが石岡市街で発生しており、石岡駅東側、特に国道6号、国道355号、石岡第一高校北側の市道に多く分布している。

＜自転車事故発生場所の分布＞



3. 自転車ネットワーク計画の基本方針

(1) 計画策定の考え方

1) 目的

石岡市りんりんタウン構想に付随する計画として、自転車走行空間の確保等や自転車利用環境の改善を目的に、県の「いばらき自転車ネットワーク計画」を考慮し、「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／平成28年7月）に基づき、自転車ネットワーク計画を策定します。

2) 段階的な計画策定

検討対象範囲は、石岡市りんりんタウン構想の対象範囲である「本市全域」とします。

また、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」よると、計画策定方法として、①地域全体での一括的な計画策定、もしくは②一定の地域内のエリアや自転車利用目的に応じて基幹となるルートを中心とした自転車ネットワーク等を対象とした段階的な計画策定のいずれかの計画策定方法を選択することとなっています。

石岡市りんりんタウン構想、市の特性等を踏まえた上で、本計画では②の「一定の地域内のエリアや自転車利用目的に応じて基幹となるルートを中心とした自転車ネットワーク等を対象とした段階的な計画策定」の手法を用いて、段階的に計画を拡大していくものとします。

3) 優先的計画策定エリア等の設定の考え方

段階的な計画策定において、ガイドラインの優先計画策定エリアの抽出の考え方を参考に、市の特性を踏まえて、対象エリアの設定を以下の考え方とします。

(参考) 優先計画策定エリアの抽出の考え方

○自転車の利用の広がりを踏まえて一定の地域内のエリアで計画策定する場合

- 公共交通施設や地域の核となる施設と主な居住地域等を結ぶ自転車交通量が多いエリア
- 観光利用の観点から自転車利用を促進するエリア

○自転車利用目的に応じて基幹となるルートを中心としたエリアで計画策定する場合

- 観光地と駅や商業地等を結ぶ観光目的の利用が多い基幹となるルートを中心とした自転車利用の目的に応じたエリア

自転車ネットワーク計画の対象エリア



優先的に計画を策定するエリアとして、生活圏及び観光振興の面からエリアを選定し、「駅周辺や生活拠点を中心としたエリア」、「観光目的の利用が多い基幹となるルートを中心としたエリア」を優先的に改善することとします。

(2) 自転車ネットワーク策定の基本スタンス

自転車利用環境の現状を踏まえて、自転車ネットワークを策定するにあたって、基本的スタンスを以下にまとめます。

① 安全・安心な移動空間を確保する

石岡市は豊かな地域資源に恵まれ、魅力ある走行環境を生み出す可能性を多く持つ一方で、自転車を生活の一部として活用するためには道路の安全性を確保しなければなりません。走行環境の危険性が自転車の利用をためらう一因となるなど、安全で快適な自転車走行環境のニーズは高い状況にあります。そのため、自動車や歩行者とともに道路を安全に利用できる環境整備を目指します。

② 地域の特性、資源を活かす(石岡らしさを創出する)

石岡市は、変化に富んだ自然資源や、自然・風土に培われた歴史・文化等豊かな地域資源を有しており、これらの資源そのものが、山並みや川や湖等の水景、八郷の里山、田園、果樹園等の農村の風景を作り、自転車を走りとして楽しみ、回遊できる走行環境を生み出しています。市内に広く点在する公共公益施設、観光施設、教育施設、商業施設等へのアクセス性確保や活用も含め、これら地域の特性を活かしたネットワーク路線及び拠点等の利用環境を整備します。



恋瀬川橋梁道路上より道路軸を見る。筑波山等山並みを背景に田園空間を走る。

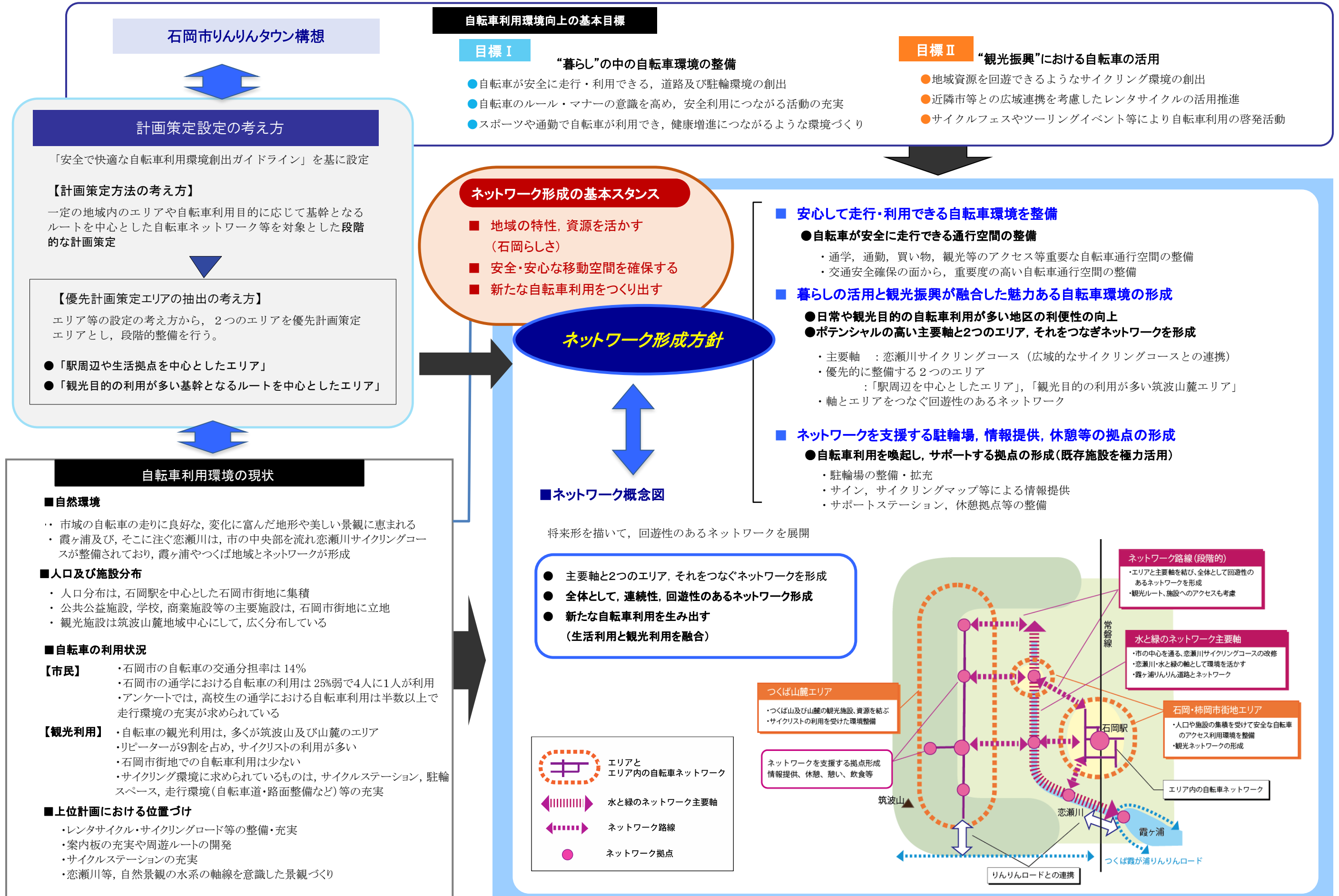


中心市街地における看板建築は、全国的に見ても保存例の少ない希少な歴史的建造物。

③ 新たな自転車利用をつくり出す

石岡市には、筑波山麓に多くのサイクリストが訪れ、観光拠点として賑わっています。一方で、石岡市街地における観光での自転車利用や、郊外の観光拠点への利用が少ない等の課題もある中、新たに形成されるネットワークが、観光や生活双方の目的に利用され、市民も来訪者も利用できるような環境整備を目指します。そのため、観光・レクリエーション利用と生活利用を融合し、自転車が安全、快適に走行でき、全体として、連続性、回遊性のあるネットワークを目指します。ネットワーク環境の整備により、新たな自転車の利用が促進される計画を展開します。

(3) 自転車ネットワークの基本方針



4. 自転車ネットワーク路線の選定

(1) 自転車ネットワーク路線の考え方

自転車ネットワークは、必要な路線と整備形態を踏まえた上で、最終決定をするものとします。

ネットワーク路線設定にあたって、以下の考え方により検討を行います。

- 自転車ネットワーク路線の選定にあたっては、ネットワーク形成方針及びネットワーク概念図をベースに、市全域での利用を踏まえて、恋瀬川サイクリングコースと2つのエリアを中心にそれらをつなぐ回遊性のあるネットワークを検討する。
- 自転車ネットワークの基本路線は、本市の幹線道路で構成された道路交通網の特性や、一定の道路幅員が必要であること等を踏まえ、主な幹線道路（国道、県道、主要な市道）を基本路線として選定する。
- 自転車利用状況や利用目的は、通勤・通学・買い物等の日常の自転車利用と、観光・レクリエーションによる自転車利用に大きく分かれ、エリアや路線によって異なることから、エリアの特性を踏まえ路線選定における位置づけを明確にした上で、ネットワークや整備形態の考え方を整理する。
また、本市は観光地と生活空間が市域に分散して配置され混在しているため、これらの特性を踏まえて、相互利用が促進されるような計画を目指す。
- 自転車ネットワーク路線は、ガイドラインによると、以下の①～⑦に掲げる選定に対する検討項目が示されている。これらの選定項目を踏まえて、それぞれの特性に合った自転車ネットワーク路線を選定する。
(14 ページに、ネットワーク選定の根拠となる関連項目を示す)

【ネットワーク選定に関する検討項目】

- ① 地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う、公共交通施設、学校、地域の核となる商業施設及びスポーツ関連施設等の大規模集客施設、主な居住地区等を結ぶ路線
- ② 自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線
- ③ 自転車通学路の対象路線
- ④ 地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線
- ⑤ 自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線
- ⑥ 既に自転車の通行空間（自転車道、自転車専用通行帯、自転車専用道路）が整備されている路線
- ⑦ その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

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／平成 28 年 7 月）

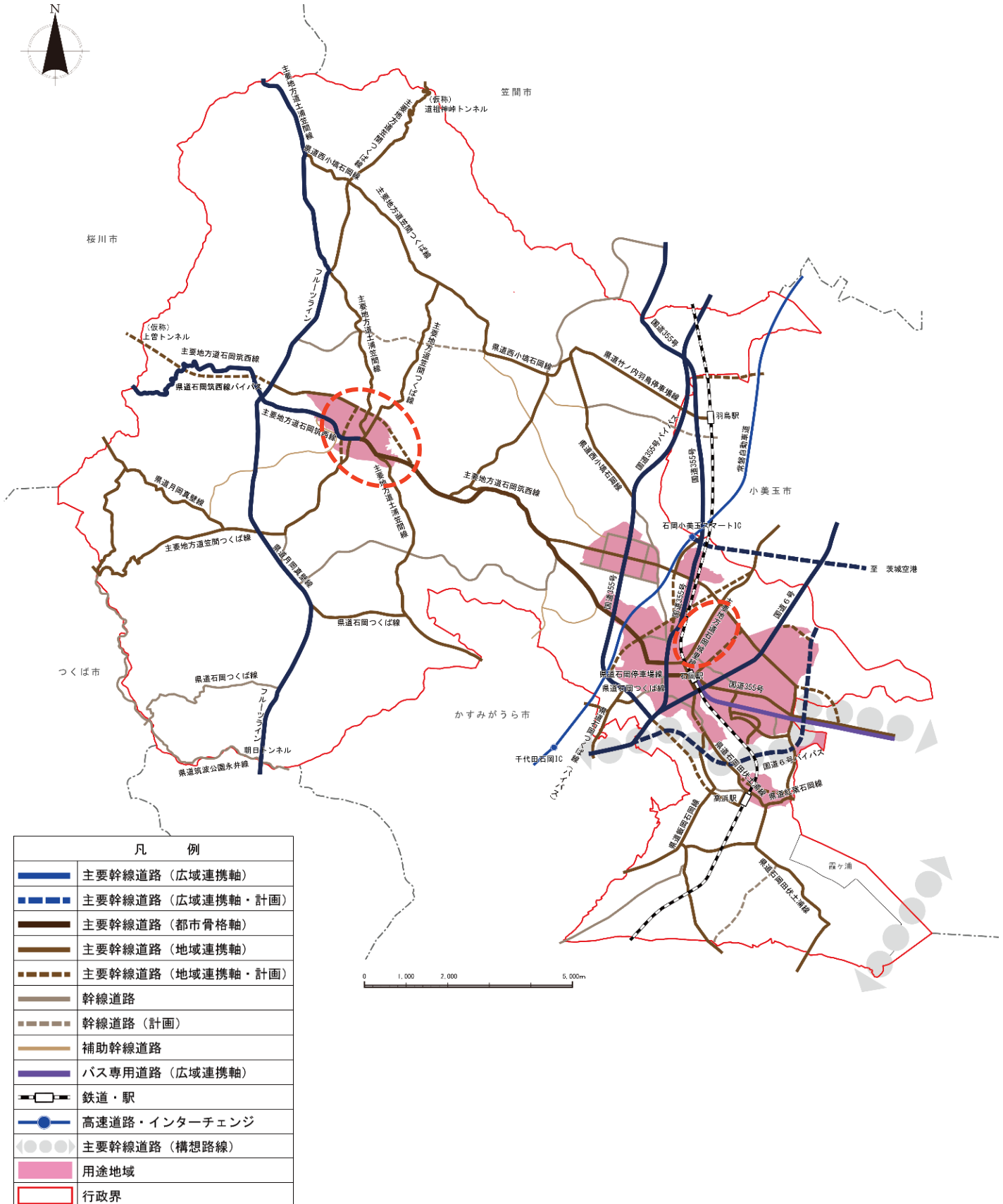
■ネットワーク選定の基本的な考え方

エリアやルート区分	考え方	ネットワーク選定の根拠となる関連項目
<p>■ 石岡・柿岡市街地エリア 人口や主要施設が集積しており、石岡駅を中心に自転車利用が集中</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・安全性を重視した走行環境 ・駅や学校（高校，中学校），主要施設へのアクセス ・面的な自転車利用環境の整備 ・観光利用も考慮した回遊ルート 	<ul style="list-style-type: none"> ①地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う，大規模集客施設（駅等），主な居住地区等を結ぶ路線 ②自転車と歩行者の錯綜や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため，自転車通行空間を確保する路線 ③自転車通学路の対象路線
<p>■ 筑波山麓エリア 筑波山及び山麓の観光施設，資源が集積し，走りを楽しむサイクリスト等観光・レクリエーションで利用</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・走りを安心して楽しむ走行環境 ・フルーツラインを軸に観光施設をつなぐルート ・面的な自転車利用環境の整備で広域的な回遊性を確保 ・通学等への日常利用も考慮したルート 	<ul style="list-style-type: none"> ④地域の課題やニーズ（観光施設等）に応じて自転車の利用を促進する路線
<p>■ 水と緑のネットワーク軸 市の中央を流れる恋瀬川沿いに整備された既設の自転車専用道。水と緑の軸として位置づけられ，つくば霞ヶ浦りんりんロードとネットワーク</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車専用道として，走りを楽しみ，各地域をつなぐ主要軸として位置づける ・既存サイクリング道を改修し，軸の連続性と走行環境の向上を目指す（重要区間等） ・景観ポイントやネットワークの分岐等に拠点形成 	<ul style="list-style-type: none"> ⑤自転車の利用増加が見込まれる，沿道で新たに施設立地が予定されている路線 ⑥既に自転車の通行空間（自転車道，自転車専用通行帯，自転車専用道路）が整備されている路線
<p>■ ネットワーク路線 石岡，柿岡市街地と筑波山麓エリア，恋瀬川水と緑の軸を結び連続性と回遊性を確保する路線</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・エリアと主要軸を結び，全体として広域的な回遊性のあるネットワークを形成するルート ・観光・レクリエーションルートとして景観や快適な走りを求める他，沿道周辺に立地する施設へのアクセスも考慮してルートを選定 	<ul style="list-style-type: none"> ⑦その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

■道路網計画より

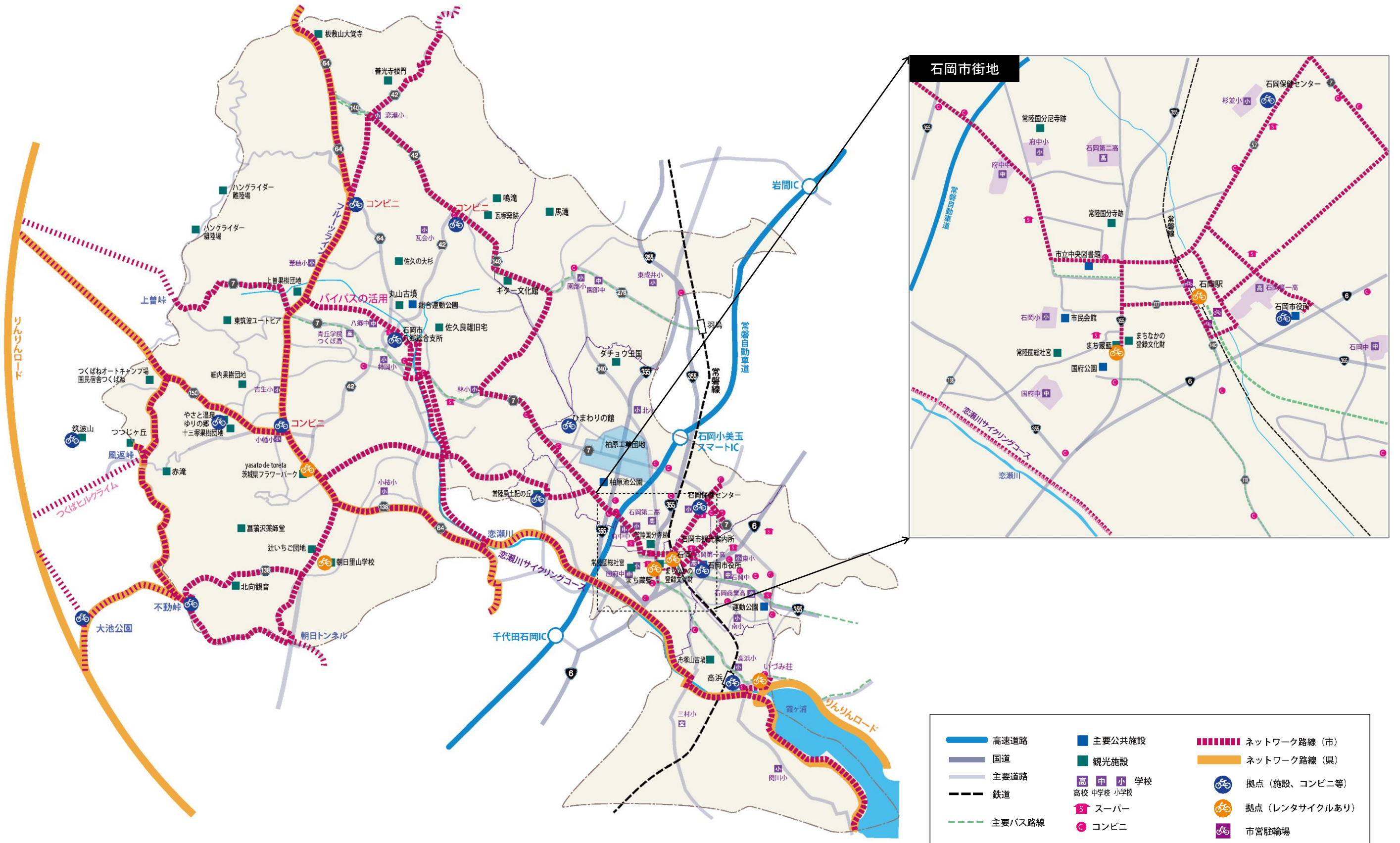
都市マスタープランにおける、将来の道路整備方針では、石岡市街地及び柿岡市街地に主要幹線道路（地域連携軸）の計画があり、既に整備された道路と合わせて、新たな道路整備を活かし、自転車走行環境を形成していきます。

<道路の整備方針図>



(2) 自転車ネットワーク路線の選定

ネットワーク路線設定の考え方により、本市のネットワーク路線を以下に選定します。



5. 整備形態の検討

(1) ガイドラインにおける整備形態の考え方

本計画では、歩行者・自転車・自動車の分離を目指した道路空間の再配分を基本として、整備を進めることとします。整備形態は国の「安全で快適な自転車・環境創出ガイドライン」及び茨城県の基準等をもとに作成します。

ガイドラインでは、自転車ネットワーク路線について、安全で快適に通行できるように、路線毎の道路状況（道路横断面構成）や、自動車交通量や規制速度等の状況を勘案し、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「自転車と自動車を車道で混在」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しています。

【交通状況を踏まえた整備形態の選定(完成形態)の考え方】

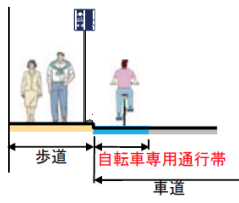
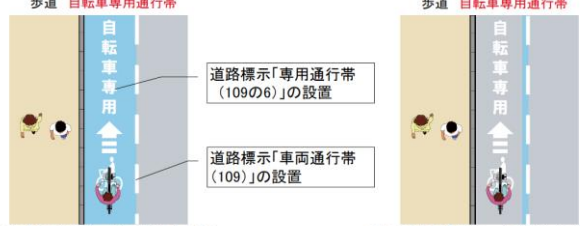


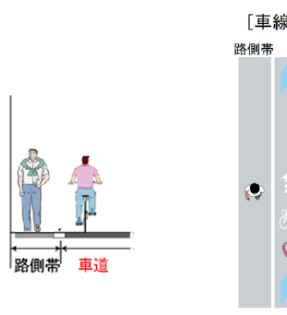
	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

またガイドラインでは、車道通行原則として、以下の整備形態が示されています。

【整備形態】

	概要	整備イメージ
自転車道	<p>自転車が歩行者と車から物理的に分離された形態</p> <p>■ 通行方法の基本</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車道は一方通行を基本とする ・ 双方向通行の適用については、可能な限り一方通行に変更 <p>■ 道路標識・道路標示等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車のピクトグラムと矢印を設置する 	<p>一方通行の場合</p> <p>双方向通行の場合</p>

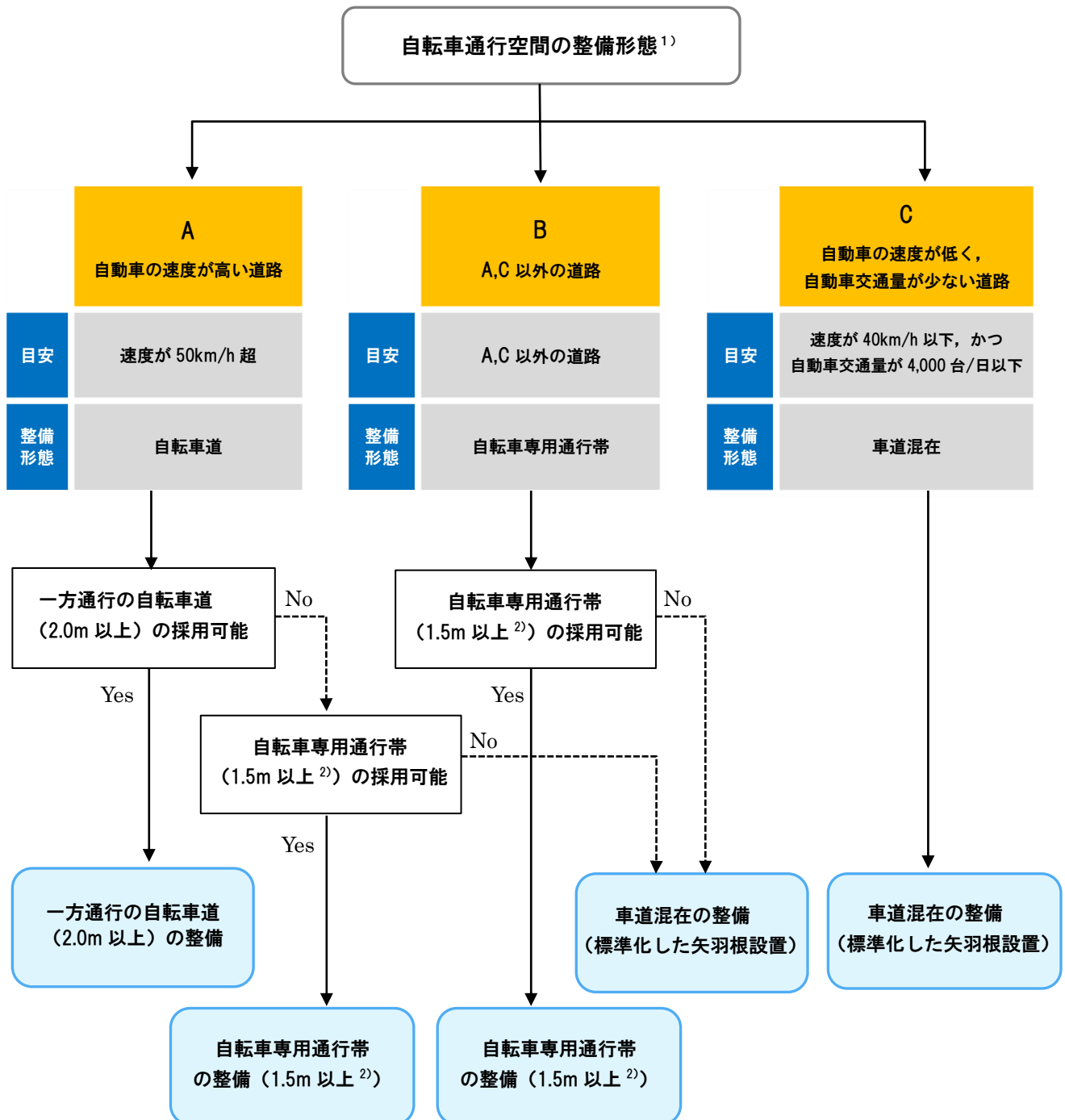
	概要	整備イメージ
自転車専用通行帯	<p>自転車が歩行者と車から視覚的に分離された形態</p> <p>■幅員</p> <ul style="list-style-type: none"> 幅員は、1.5m以上を確保する。 道路の状況等によりやむを得ない場合は整備区間の一部で1.0m以上まで縮小することができる <p>■道路標識・道路標示、路面表示等</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車のピクトグラムと矢印を設置 带状路面表示の幅は、全面もしくは一部を選択できる 	<p style="text-align: center;">整備イメージ</p>     <p>※自転車専用通行帯の全部を着色する場合</p> <p>※自転車専用通行帯の一部を着色する場合の例</p>
車道混在	<p>歩行者と空間的に分離された車道内に、自転車通行位置を明示し、自転車と車が混在して通行する</p> <p>■幅員</p> <ul style="list-style-type: none"> 1.0m以上の幅員を外側線の外側に確保することが望ましい 矢羽根型路面表示で示す自転車通行空間としての舗装部分の幅員は、側溝の蓋部分を除いて1.0m以上確保することが望ましい <p>■道路標識・道路標示、路面表示等</p> <ul style="list-style-type: none"> 車線内に矢羽根型の路面表示及びピクトグラムを設置する 矢羽根型路面表示の右端が路肩端から1.0m以上、歩道のない道路にあっては、車道外側線から1.0m以上（状況に応じて0.75m以上）離れた位置に設置する <p>■道路標識・道路標示、路面表示等</p> <ul style="list-style-type: none"> 車線内に矢羽根型の路面表示及びピクトグラムを設置する 矢羽根型路面表示の右端が車道外側線から1.0m以上（状況に応じて0.75m以上）離れた位置に設置する 歩道のない生活道路（道路幅員が狭く歩行者を優先させる道路）などでは必要に応じて矢羽根形状（幅0.75m、長さ0.60m、角度1:0.8）を採用できる 	<p style="text-align: center; background-color: #0070C0; color: white; padding: 5px;">歩道のある道路</p>   <p>※矢羽根型路面表示は外側線の下に重ねることができる</p>   <p style="text-align: center; background-color: #555; color: white; padding: 5px;">歩道のない道路</p>  

(2)整備形態の考え方

本計画における整備形態を以下に示します。

ガイドラインでは、自転車ネットワーク路線について、安全で快適に通行できるように、路線毎の道路状況（道路横断面構成）や、自動車交通量や規制速度等の状況を勘案し、「自転車道」、「自転車専用通行帯」、「自転車と自動車を車道で混在」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しています。

<整備形態選定の流れ>



1) 石岡市自転車ネットワーク計画において目指すべき選定の流れで、実施に関しては市が今後各道路管理者や各関係機関と協議の上、具体的に検討を進めることとする。

2) 自転車専用通行帯の幅員は 1.5m 以上とするが、やむを得ない場合は、整備区間の一部で 1.0m とすることができる。

(3) 路面表示

路面表示は、ガイドライン及び県の基準等において以下に示されています。

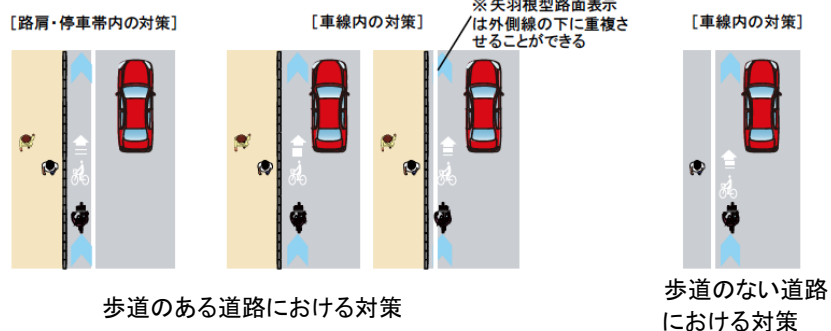
■ 路面標示の設置方法

- ・ 自転車専用通行帯は帯状路面表示、車道混在は矢羽根型路面表示に統一する。
- ・ 帯状路面表示の幅は、自転車専用通行帯の幅の全部もしくは一部のいずれかを選択でき、色彩は青系色を基本とする。

自転車専用通行帯 (帯状路面表示)

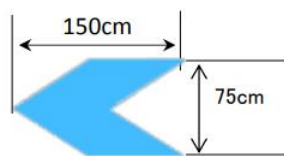


車道混在 (矢羽根型路面表示)

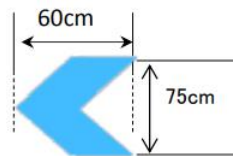


■ 矢羽根・自転車ピクトのデザイン・寸法

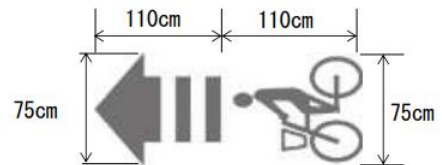
- ・ 矢羽根型路面表示は、青系色を基本とする。
- ・ 標準タイプは幅 75cm、長さ 150cm の矢羽根とする。
- ・ 生活道路では幅 75cm、長さ 60cm の矢羽根とする。



矢羽根 (標準)



矢羽根の (生活道路)

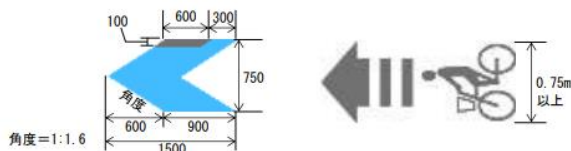


自転車ピクト

(出典) いばらき自転車活用推進計画(案)

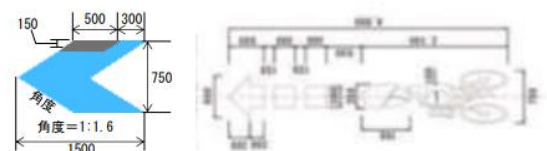
< 参考 >

【国のガイドラインによる考え方】



(出典) 安全で快適な自転車・環境創出ガイドライン

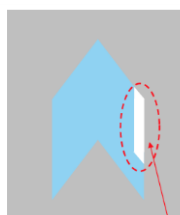
【水戸市自転車利用環境整備計画による考え方】



(出典) 水戸市自転車利用環境整備計画

- ・ 夜間の視認性を向上させる必要がある場合には、矢羽根型路面表示の縁に白線を設置する等の対応をとる。

縁に「白線(高輝度タイプが望ましい)」を設置

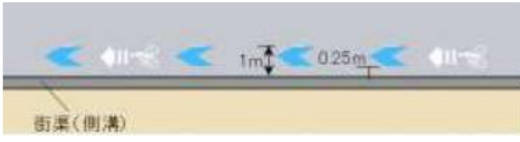
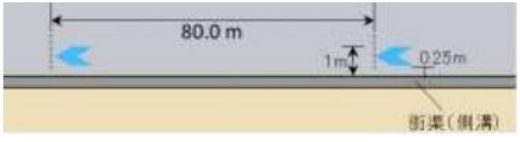
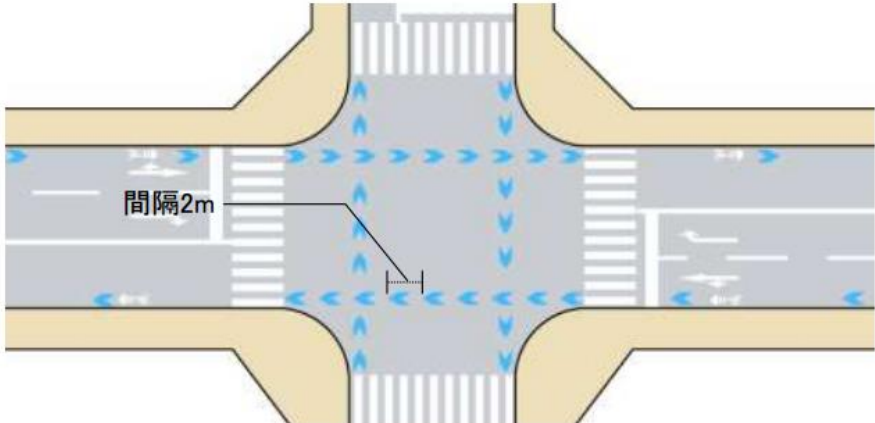


縁に「白線(高輝度タイプが望ましい)」を設置

■車道混在における矢羽根・自転車ピクトの設置間隔

- ・矢羽根・自転車ピクトの設置間隔について、市街地（人口集中地区：DID）については国のガイドラインを、郊外部については既存の事例を踏まえ、以下を基本として設定する。
- ・必要に応じてより密あるいは粗にするなど、現地状況に応じた整備を行う。

矢羽根・自転車ピクトの設置間隔

	市街地（人口集中地区：DID）	郊外部
単路部	<ul style="list-style-type: none"> ●矢羽根のサイズは幅 75cm、長さ 150cm を標準 ●生活道路では幅 75cm、長さ 60cm の矢羽根とする ●矢羽根および自転車ピクトの設置間隔は国のガイドラインに準拠する 	<ul style="list-style-type: none"> ●矢羽根のサイズは幅 75cm、長さ 150cm を標準 ●矢羽根の設置間隔は 80m 
交差点部	<ul style="list-style-type: none"> ●単路部と同じ路面標示を交差点手前まで連続する ●交差点内の矢羽根の設置間隔は 2m ●郊外部については、整備の必要性が高い交差点を中心に整備する 	

※ 市区町村の境域内で人口密度の高い地域として設定された地区のこと

(出典)いばらき自転車活用推進計画(案)





■サイクリング道路の表示事例

【つくば霞ヶ浦りんりんロード】

ブルーラインでサイクリングコースを示し、本線及びそのアクセス線においてコース案内のため、矢羽型の路面標示をしている。また、歩行者に対するサイクリングコースへの案内も明示している。



<自転車走行空間の明示とコース案内の規格>

	本線用	アクセス線用	歩行者向け用
役割	サイクリングコース本線を案内	本線へのアクセス案内	本線へのアクセス案内
設置基準	単路部:10m 間隔 交差点内:1m 間隔	単路部:10m 間隔 交差点内:1m 間隔	上記のうち必要な箇所
デザイン	<p><標準形></p>  <p><縮小形></p> 	 <p>つくば霞ヶ浦りんりんロード</p>	

【瀬戸内しまなみ海道】

ブルーラインで、サイクリング推奨ルートを示し、自転車利用者に車道左側走行を示し、自動車運転者に対して、自転車への注意を喚起している。



ブルーラインで、サイクリングルートを示している。
また、ブルーラインと併せ、路面に行き先と距離表示を示している。

【富士五湖サイクリングコース】

ブルーラインを白線の車道側に一定間隔でペイントし、自転車利用者に走行ルートを示し、自動車運転者に対して、自転車への注意を喚起している。



短いラインが、走行中にサイクリングルートが認識できる間隔で、離して表示されている。



ブルーラインは、交差点では帯状に強調され、ピクトと英文字表記が起点部に表示



トンネル等の手前では、ガイドラインの矢羽根とピクト表示が整備

【鳥取県 大山・中海サイクリングコース】

ラインでなく、サイクリングルートと方向のみを表示している。



【富良野・美瑛サイクリングロード】

富良野市，美瑛町等4市町村にまたがる全長80kmのサイクリングロード。路面にも案内表示がされ安心してコースを走行できる。約1km毎に表示されている通し番号によりマップと照らし合わせて今いる場所がわかるようになっている。



「上富良野 Navi」かみふらの十勝岳観光協会公式サイトより