

しおまち海道サイクリングロード メインルート整備計画

2019年10月改訂

1. 目的
2. 整備メニューの概要
3. 整備方針
 - 3.1 メインルート案内
 - 3.1.1 距離標
 - 3.1.2 方向表示
 - 3.1.3 ブルーライン
 - 3.1.4 ルート案内看板
 - 3.1.5 その他ルート案内
 - 3.1.6 広域案内板
 - 3.2 自転車通行空間整備区間
 - 3.2.1 自転車通行ゾーン整備区間内の整備
 - 3.2.2 交差点部の誘導検討
 - 3.3 注意喚起
 - 3.3.1 急勾配区間の注意喚起

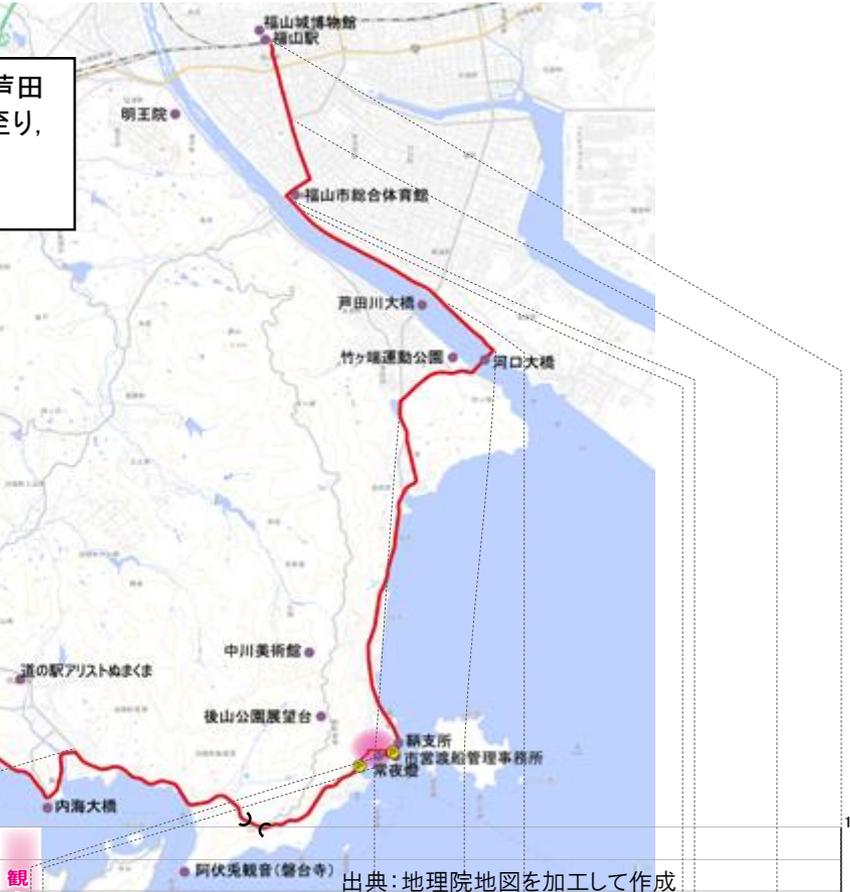
1. 目的

しおまち海道サイクリングロードのメインルートの利用促進を図り、メインルートを訪れるサイクリストに、迷わず安心して走行してもらうため、メインルートのルート案内及び注意喚起等の整備方法等を示すことを目的とする。

【メインルート】

整備対象とするメインルートは、起点の福山駅から、福山市総合体育館、芦田川河川敷、芦田川河口堰(河口大橋)を經由し、鞆の浦の観光散策エリアに至り、鞆の浦から内海大橋や常石港を経て、尾道市境(境ガ浜)へ至るルート。
ルート案内については、尾道市の戸崎港まで検討を実施。

	福山駅～境ガ浜 (福山市内)	福山駅～戸崎港 (尾道市含む)
距離	片道 26.9km	片道 33.7km
最大標高差	66.8m	66.8m
平均斜度※	上り：3.0% 下り：3.0%	上り：2.8% 下り：2.8%
獲得標高※	上り：153m 下り：155m	上り：185m 下り：194m
想定所要時間	1時間48分	2時間15分



※ルートラボによる



【高低図】

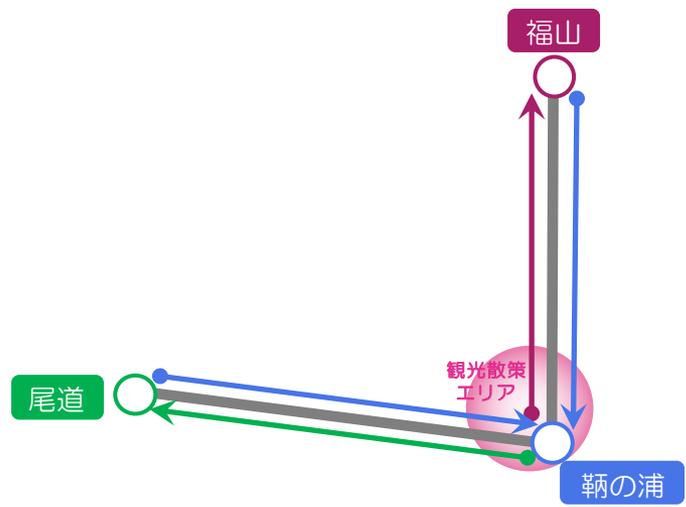
出典：地理院地図を加工して作成

尾道市	(一)389 草深古市 松永線	(市) 常石草深幹線	(主)47 鞆松永線	(市) 62 鞆線	(主)22 福山鞆線	(市) 水呑 筑島幹線	(市) 芦田川 左岸 2号幹線	芦田川左岸河川敷	(主)22 福山鞆線	(市) 福山駅 箕沖幹線	(市) 芦田川 左岸 2号幹線
-----	-----------------	------------	------------	-----------	------------	-------------	-----------------	----------	------------	--------------	-----------------

2. 整備メニューの概要

- ・メインルートでは、「福山」「鞆の浦」「尾道」の3地点の案内を行うこととする。
- ・これらを案内するサインや、安全に走行するための注意喚起など、検討を行った整備メニューの概要を示す。

<メインルートの3地点の案内地>



- : 福山（福山駅）までを案内
- : 鞆の浦（渡船管理事務所）までを案内
- : 尾道（尾道駅）までを案内

整備メニュー		整備・検討内容（案）
メインルート案内	3.1.1 距離標	・メインルートの案内地である「福山」「鞆の浦」「尾道」までの距離と方向を路面表示で案内 ・上り・下り方向それぞれ1km間隔で設置
	3.1.2 方向表示	・メインルートの右左折を伴う交差点や、片側2車線以上ある交差点などのわかりにくい交差点部に、メインルートの案内地である「福山」「鞆の浦」「尾道」の方向を、交差点の流出入部で路面表示により案内
	3.1.3 ブルーライン	・距離標の前後区間と、方向表示の前または後ろに幅20cmのブルーラインを1箇所あたりの延長5m程度で路面に設置
	3.1.4 ルート案内看板	・ルート上の特に迷いやすい場所に、案内地である「福山」「鞆の浦」「尾道」までの距離と方向を案内看板にて案内
	3.1.5 その他ルート案内	・起点部の福山駅や、鞆の浦内での案内、自動車の流れと異なるルートを通る箇所などは、概略図などを用いて案内
	3.1.6 広域案内板	・今後、サイクリングロードの情報を追加してもらうため、既存の広域案内板の設置状況を把握
自転車通行空間整備区間	3.2.1 自転車走行空間明示区間内の整備	・自転車ネットワーク路線に選定されている区間※1でのメインルート案内の方法を検討
	3.2.2. 交差点部の誘導	・片側2車線以上ある交差点などの二段階右折が必要な箇所において、ガイドライン※2を参考に、横断部の誘導及び安全対策を検討
喚起注意	3.3.1 急勾配区間の注意喚起	・急勾配の上り坂や下り坂が長く続く区間の手前で、概ねの勾配や延長をお知らせする注意喚起や、自動車に自転車走行位置を示す路面表示を設置

※1:福山市道路総合計画 福山市道路整備計画編で選定されている区間
 ※2:ガイドラインとは、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン2016年(平成28年)7月

3. 整備方針

3.1 メインルート案内

3.1.1 距離標

3.1.2 方向表示

3.1.3 ブルーライン

3.1.4 ルート案内看板

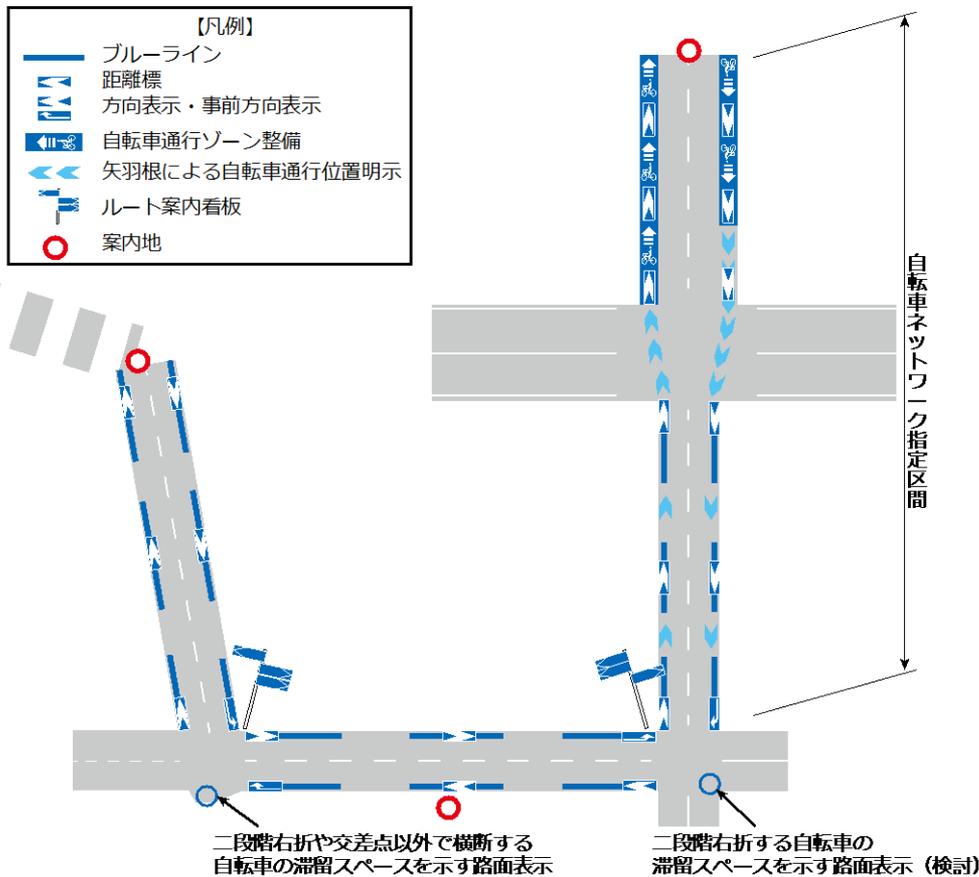
3.1.5 その他ルート案内

3.1.6 広域案内板

3.1 メインルート案内

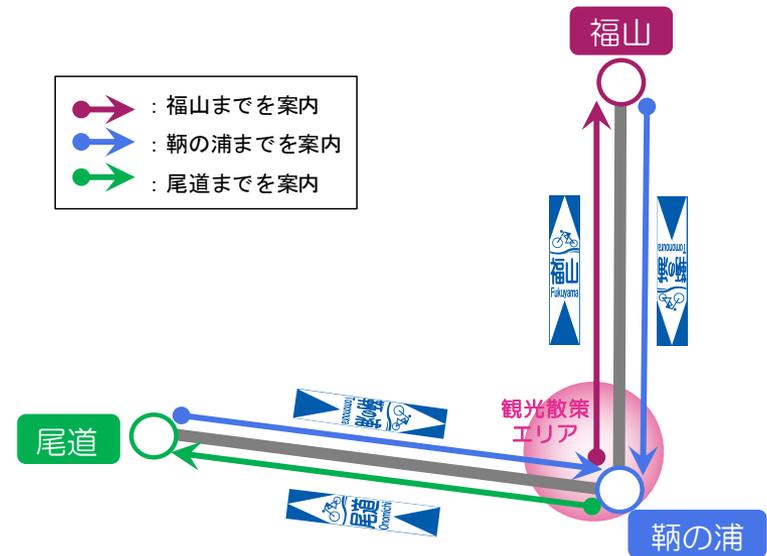
- ・案内地の基準点は、「福山」福山駅、「鞆の浦」市営渡船管理事務所、「尾道」尾道駅とする。
- ・路面表示(距離標・方向表示)では、福山⇄鞆の浦間では「福山」「鞆の浦」を、鞆の浦⇄尾道間では「鞆の浦」「尾道」を相互方向で案内を行う。
- ・ルート案内看板では、3地点の方向と距離の案内を行う。

<メインルート案内の概要図>



※その他、福山駅前や鞆の浦地区内での案内も実施

<3地点の案内地への案内方向>



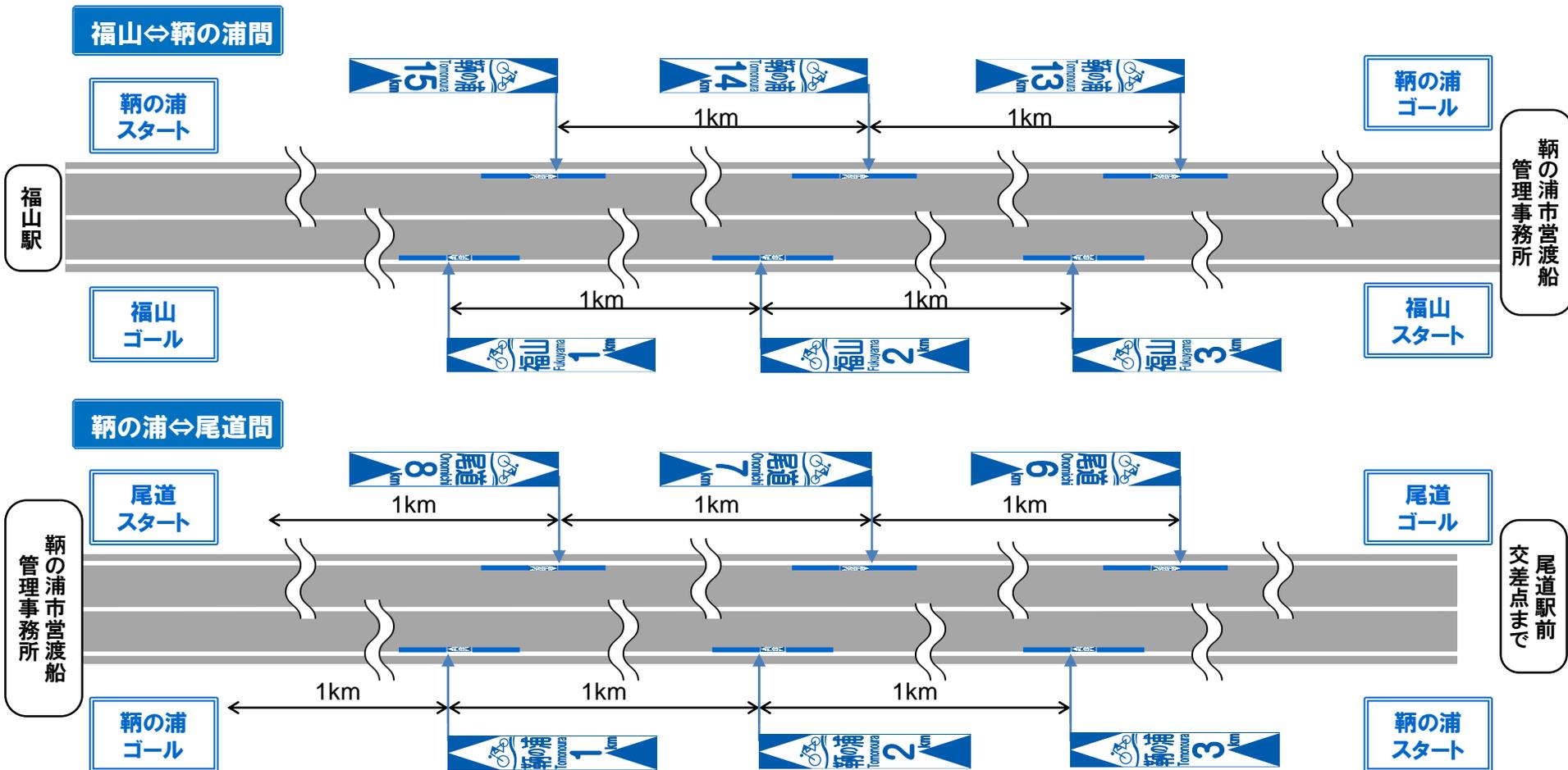
※ルート案内看板では、3地点の方向と距離を案内

「尾道」までの距離は、(県)向島循環線から歌港への分岐部に設置されている町なみ案内サインで案内されている「尾道」までの距離4.9kmに加算して算出を行う

3.1.1 距離標

- ・距離標は、それぞれの案内地の方向に向かい、1km置きに距離をカウントダウンするように設置し、方向と距離を案内する。また、福山⇄鞆の浦、鞆の浦⇄尾道のスタート地点及びゴール地点の案内も設置する。
- ・設置位置は、自転車の走行箇所である外側線の内側(車道側)に、外側線に沿って設置する。
- ・1km置き地点が交差点内または、トンネル区間などに当る場合は、設置可能な地点にずらして設置。(次頁詳述)

<設置イメージ> ※距離標設置位置の基準は、上端部とする。



※スタート・ゴールについては、次々頁に記載

3.1.1 距離標

<サインレイアウト>



【福山】鞆の浦⇒福山間を表示

【鞆の浦】福山⇒鞆の浦間、尾道⇒鞆の浦間を表示

【尾道】鞆の浦⇒尾道間を表示

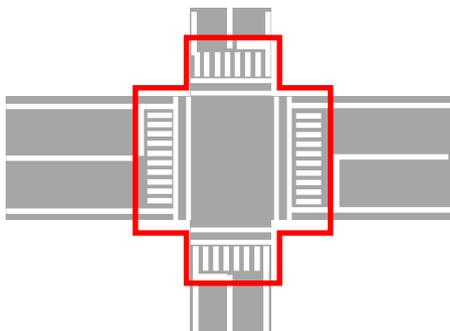
サイズ
L1,200mm × W200mm

注) 距離標には、すべり防止が施された安全性に優れた素材を用いること。

<距離標をずらして設置する必要がある箇所(例)>

①交差点内

交差点での走行は、距離を把握することよりも、方向を把握することが重要であり、他の交通と接触する危険性が高く、安全な走行に一層配慮する必要があるため、距離に関する情報提供は行わない。



②トンネル内

暗いため視認性が悪く、走行に十分な注意が必要であるため、トンネル内へは設置しない。

また、トンネル出口側への設置は、トンネルを出てからの視距※を確保する。視距※は、道路構造令に従い、当該路線の設計速度により設定する。



[参考] 視距

出典：道路構造令

設計速度 (単位 1時間につきキロメートル)	視距(単位 メートル)
120	210
100	160
80	110
60	75
50	55
40	40
30	30
20	20

③その他

細街路との交差部や、減速路面表示区間、バス停、その他、安全上問題が発生する可能性がある箇所や、路面表示に適さない箇所などでは、道路管理者と相談のうえ、判断を行う。

[対応策]

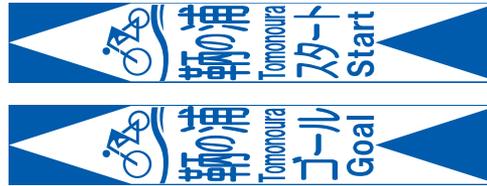
- ・距離標設置箇所が、設置が困難な箇所となった場合は、前後100m以内に設置可能な箇所が存在すれば、ずらして設置する。
- ・100m以内の誤差での設置が困難な場合は、別途協議のうえ、対応を検討する。

※視距とは、自動車の交通の安全性・円滑性を確保する観点から、必要とされる設計速度に応じ進行方向の前方に障害物等を認め、衝突しないように制動をかけて停止することができる道路の延長のこと

3.1.1 距離標

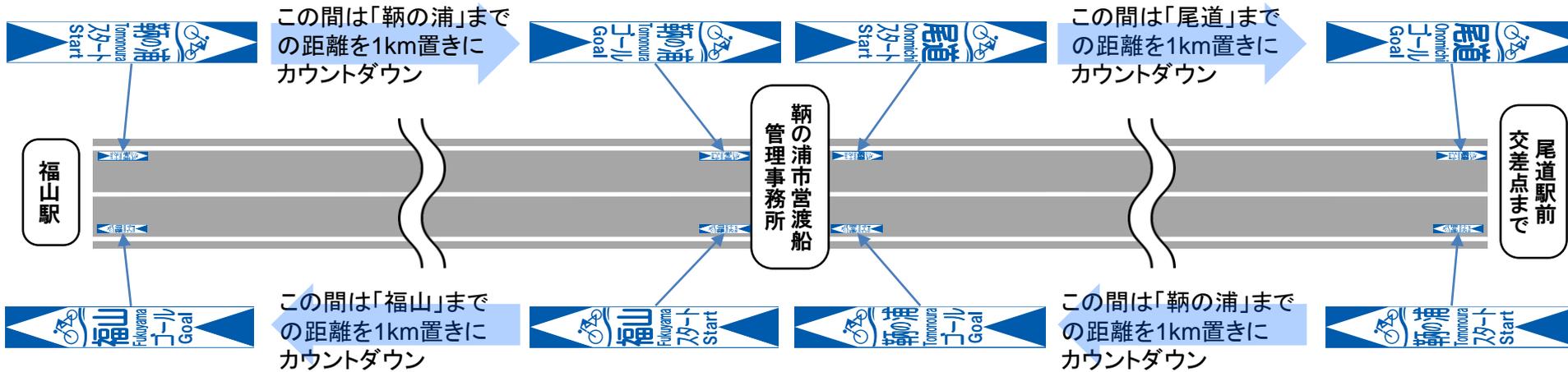
<サインレイアウト> スタート・ゴール

サイズ
L1,200mm × W200mm



注) 距離標には、すべり防止が施された安全性に優れた素材を用いること。

<設置イメージ> スタート・ゴール



3.1.2 方向表示

- ・方向表示は、距離標と同様に、案内地の「福山」「鞆の浦」「尾道」の方向を案内する。
- ・交差する道路が、片側2車線以上ある交差点や、右左折を伴う交差点などを対象に案内地の方向を案内する。

直進交差点

- ・直進する設置対象交差点では、交差点の前と後に2つセットで、直進を案内する方向表示を設置。
- ・設置位置は、停止線を基準とする。

<サインレイアウト>



サイズ

L1,000mm × W200mm

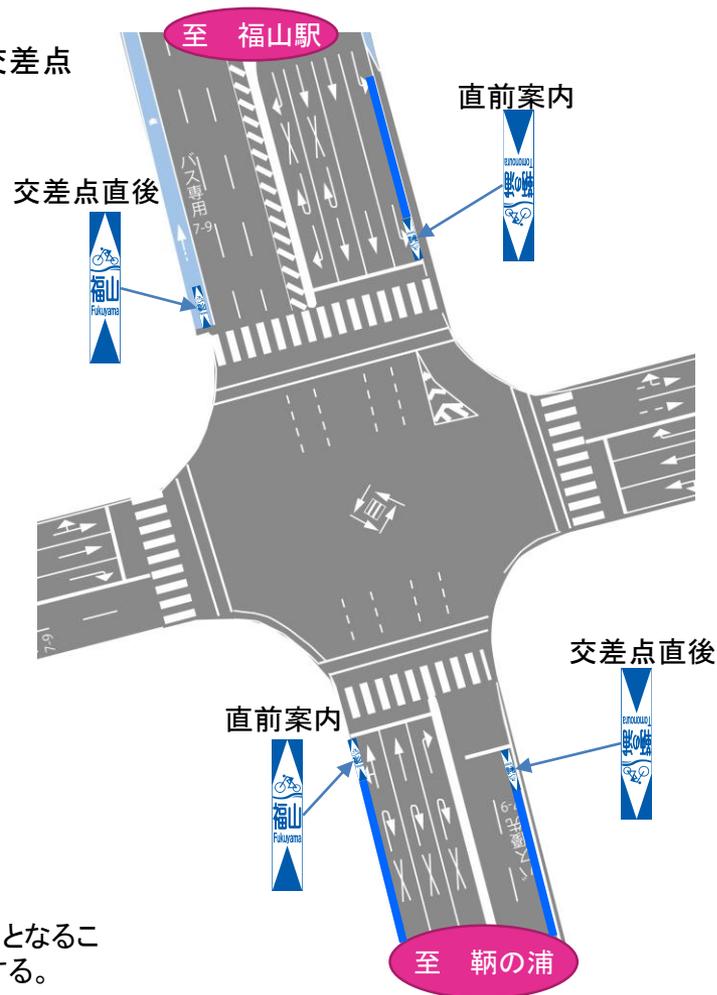
注)方向表示には、すべり防止が施された安全性に優れた素材を用いること。

※方向表示(路面表示)の設置は、原則車道部の左側とする。

しかし、福山駅から国道2号までの区間では、路上駐車が多いなど、走行しづらい状況となることがあるため、現時点の整備として、自転車歩行者道に方向表示(路面表示)を設置する。

<設置イメージ>

例)野上町2丁目(東)交差点



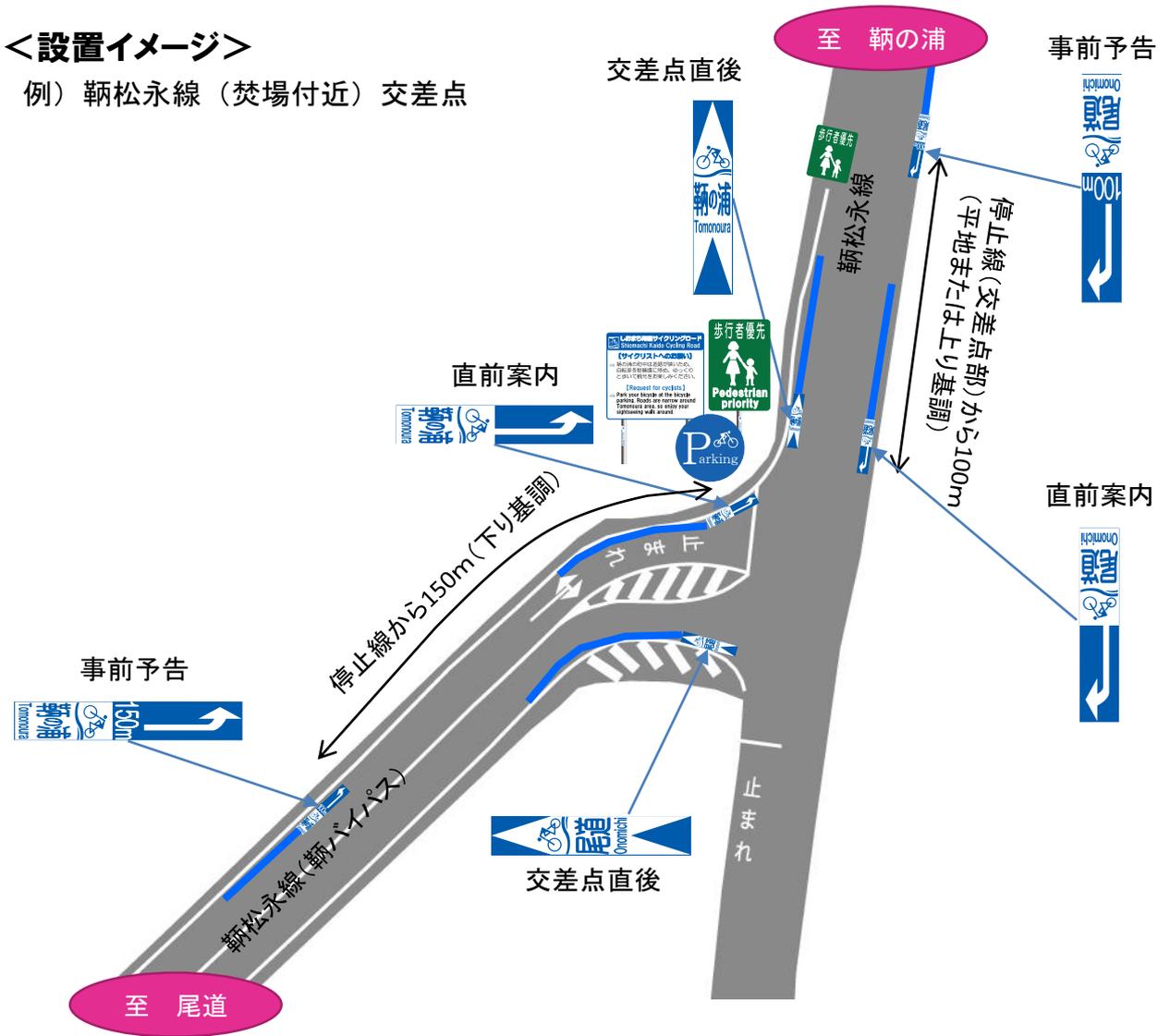
3.1.2 方向表示

右左折交差点

- ・右左折を伴う交差点では、事前予告、直前案内、交差点直後の3つセットで設置する。
- ・事前予告は、平地または上り基調で100m手前、下り基調で150m手前を基本に設置し、直前案内と交差点直後は、停止線を基準に設置する。(次頁参照)

<設置イメージ>

例) 鞆松永線 (焚場付近) 交差点



“しまなみ海道”での設置状況



“さざなみ海道”での設置状況

3.1.2 方向表示

<サインレイアウト>

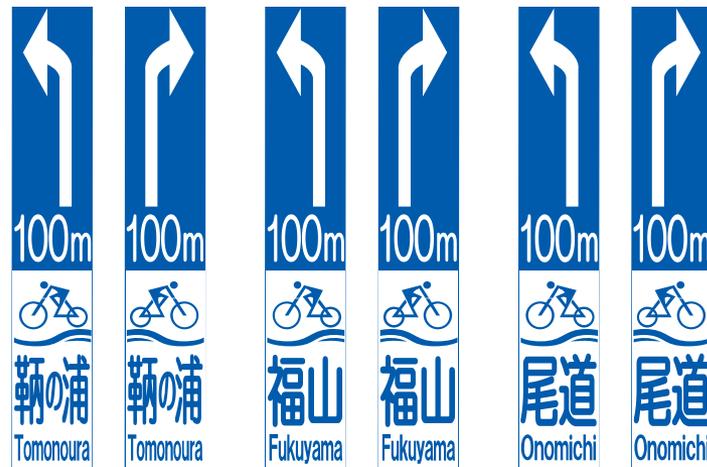


方向表示



サイズ

L1,000mm x W200mm



事前予告

サイズ

L1,160mm x W200mm

注) 方向表示には、すべり防止が施された安全性に優れた素材を用いること。

<事前予告の設置箇所について>

- 事前予告は、該当する地点でのスピードを考慮して、100m手前、または150m手前に設置する。
- ただし、右左折する箇所の手前100mまたは150mの直進区間を確保できない場合は、50m前の案内を行うか、事前予告を省略する場合もある。

交差点形状		交差点流入部の勾配	事前予告	設置箇所の考え方
十字路		平坦・上り	交差点手前100m	下り勾配は、平坦部や上り勾配の区間と比べスピードが出るため、早めにお知らせできるように設置
		下り	交差点手前150m	
Y字	分岐先が同一幅員の場合	平坦・上り	交差点手前100m	
		下り	交差点手前150m	
丁字	垂線側流入部	—	交差点手前100m	直進不可の流入部では、自然と速度が落ちることから、直進可能である方向と比較して近い位置に設置

※既に整備されている“やまなみ街道サイクリングロード”での整備方針に準拠

3.1.2 方向表示

<設置箇所>

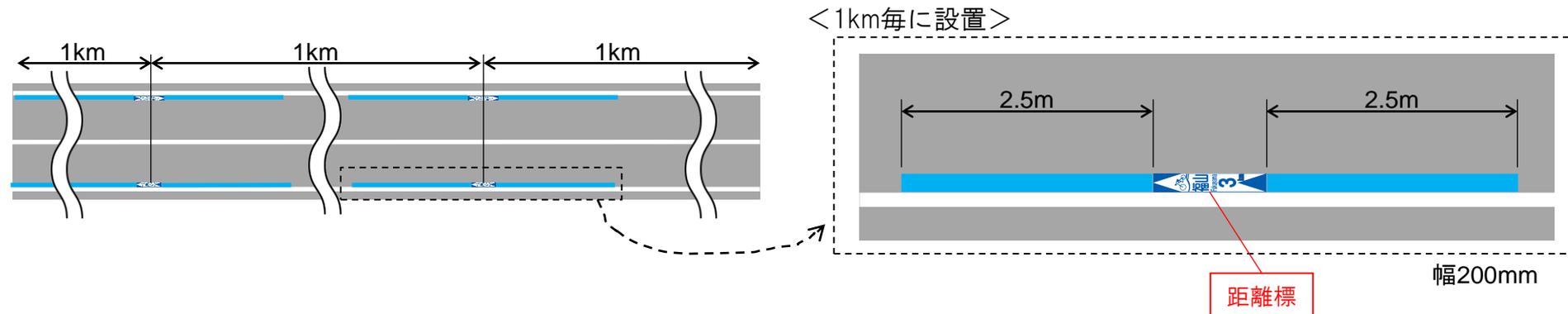
- 交差道路が片側2車線以上ある交差点
- 右左折を伴う交差点
- その他, 主要道路との分岐部やポイントとなる箇所 など



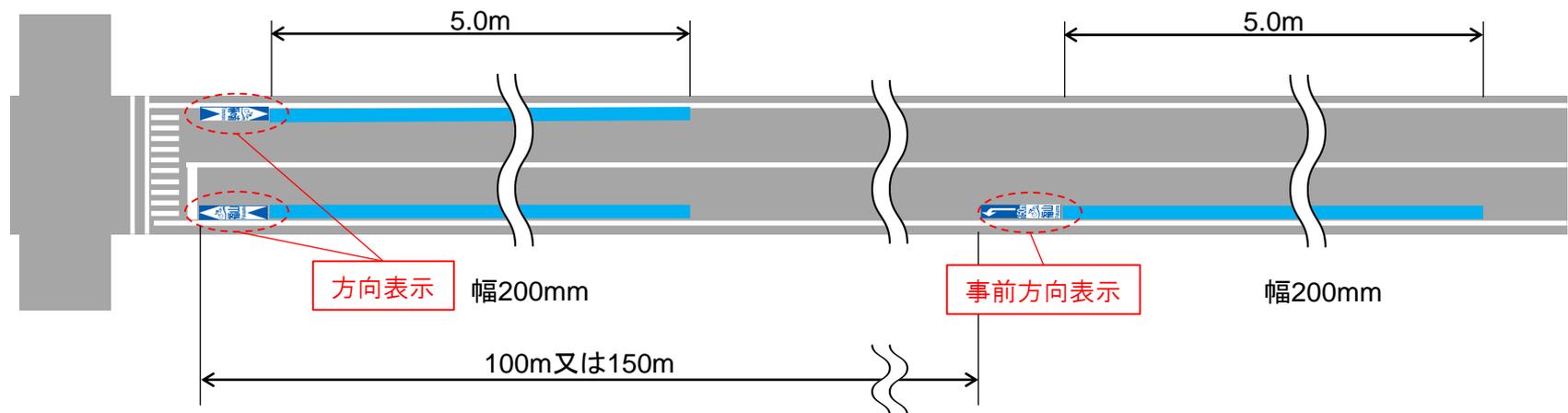
3.1.3 ブルーライン

- ・距離標と方向表示設置箇所には、距離標や方向表示を合わせて概ね延長5m程度となるよう、幅20cmのブルーラインを設置する。
- ・走行方向に沿って、連続的に設置することで、ルート案内の役割を強化し、距離標や方向表示の見落としを防ぐ。

<距離標設置箇所での設置イメージ>



<方向表示設置箇所での設置イメージ>



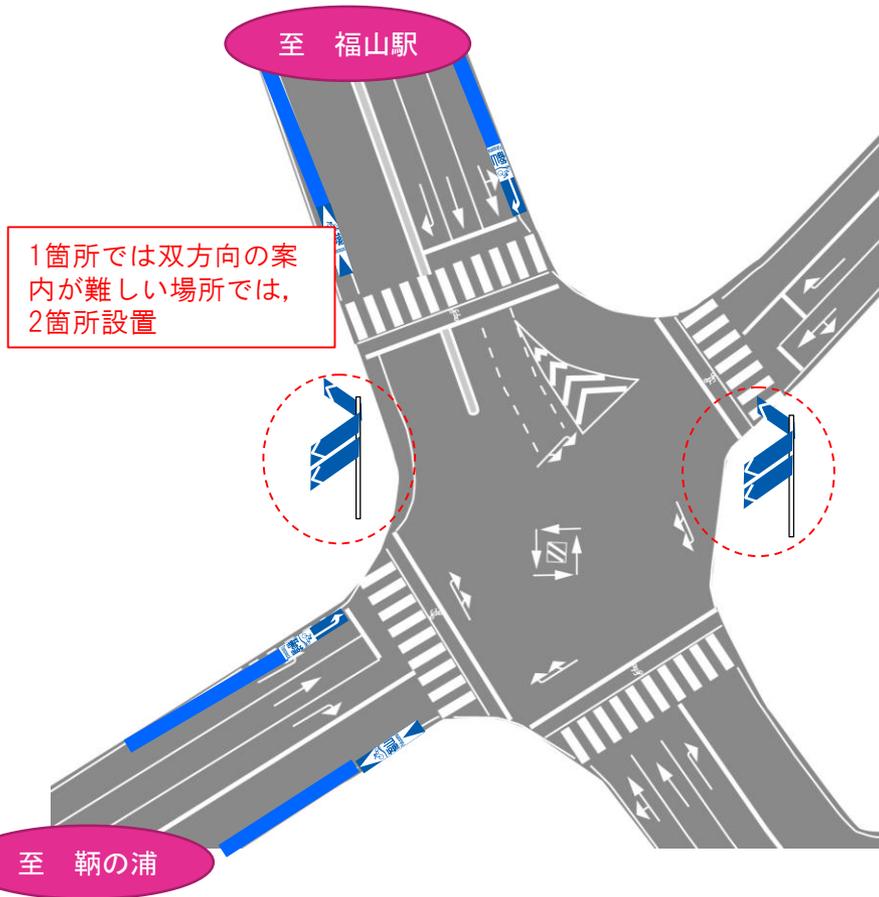
注)ブルーラインには、すべり防止が施された安全性に優れた素材を用いること。
※自歩道部に設置する方向表示の前後区間に、ブルーラインは設置しない。

3.1.4 ルート案内看板

- ・距離標や方向表示と同様に、案内地である「福山」「鞆の浦」「尾道」の方向と距離を案内する。
- ・道路幅員などが変わる交差点など、わかりにくい交差点のうち、特に迷いやすい交差点を対象に設置する。
(道路幅員が広く交通量が多い交差点など、1箇所では分かりづらい箇所では、2箇所設置することを検討する)
- ・また、支柱には「しおまち海道サイクリングロード」であること及び「地点名」を表示する。

<交差点部への設置状況イメージ>

例) 福山鞆線 沖野上町4丁目(西)交差点



<設置イメージ>



<サインレイアウト>



サイズ
H200mm × W900mm

3.1.4 ルート案内看板

<設置箇所>

- 道路幅員が変わる交差点など、わかりにくい交差点のうち、特に迷いやすい交差点
- その他、主要道路との分岐部やポイントとなる箇所など



出典:地理院地図を加工して作成

3.1.5 その他ルート案内

- ・前述のメインルート案内のほか、起点部の福山駅や河川敷へのルート、鞆の浦の町中など案内の充実が必要となる場所での案内について、別途検討を行う。

(1)福山駅構内から出てきた人に対する案内

- ・福山駅から出てきてすぐに、どちらの方向に進めばよいか案内し、誘導する。



出典：地理院地図を加工して作成

<地下道入口の壁面を活用する案内(案)>



しおまち海道サイクリングロード
Shiomachi Kaido Cycling Road

↑ 40 Km

尾道
Onomichi

(鞆の浦経由)
via Tomonoura

↑ 15 Km

鞆の浦
Tomonoura

サイズ
H700mm × W1,800mm

サイズ
H700mm × W1,800mm

3.1.5 その他ルート案内

(2)堤防道路から河川敷へのアクセス部(上流側)

- ・堤防道路(芦田川左岸2号幹線)から河川敷に向かうルートでは、自転車が交差点の無い箇所を横断することを誘発しないよう、水呑大橋東詰交差点を右折し、水呑大橋より上流側の河川敷に整備される駐車場入口から河川敷へアクセスする案内を行う。
- ・河川敷から堤防道路に向かうルートについても、同じく水呑大橋より上流側の河川敷に整備される駐車場入口から堤防道路にアクセスする案内を行う。
- ・鞆の浦に向かうルートでは、目的地(鞆の浦)に向かって逆方向を案内するため、ルートの概略図を用いた案内看板を用いて案内を行う。



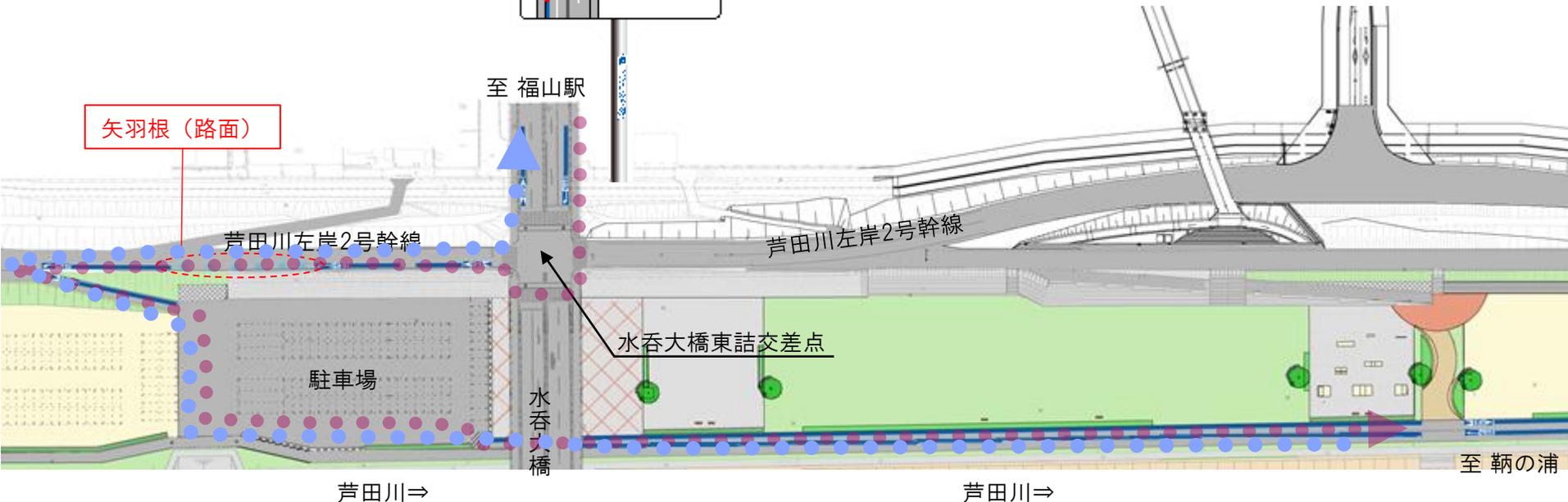
案内看板

サイズ
H1,000mm × W650mm

※具体的な設置箇所については、建築限界を侵さない箇所、道路管理者等との占用協議のうえ決定する
※盤面の設置高さは1,800mmとする

【案内ルート】

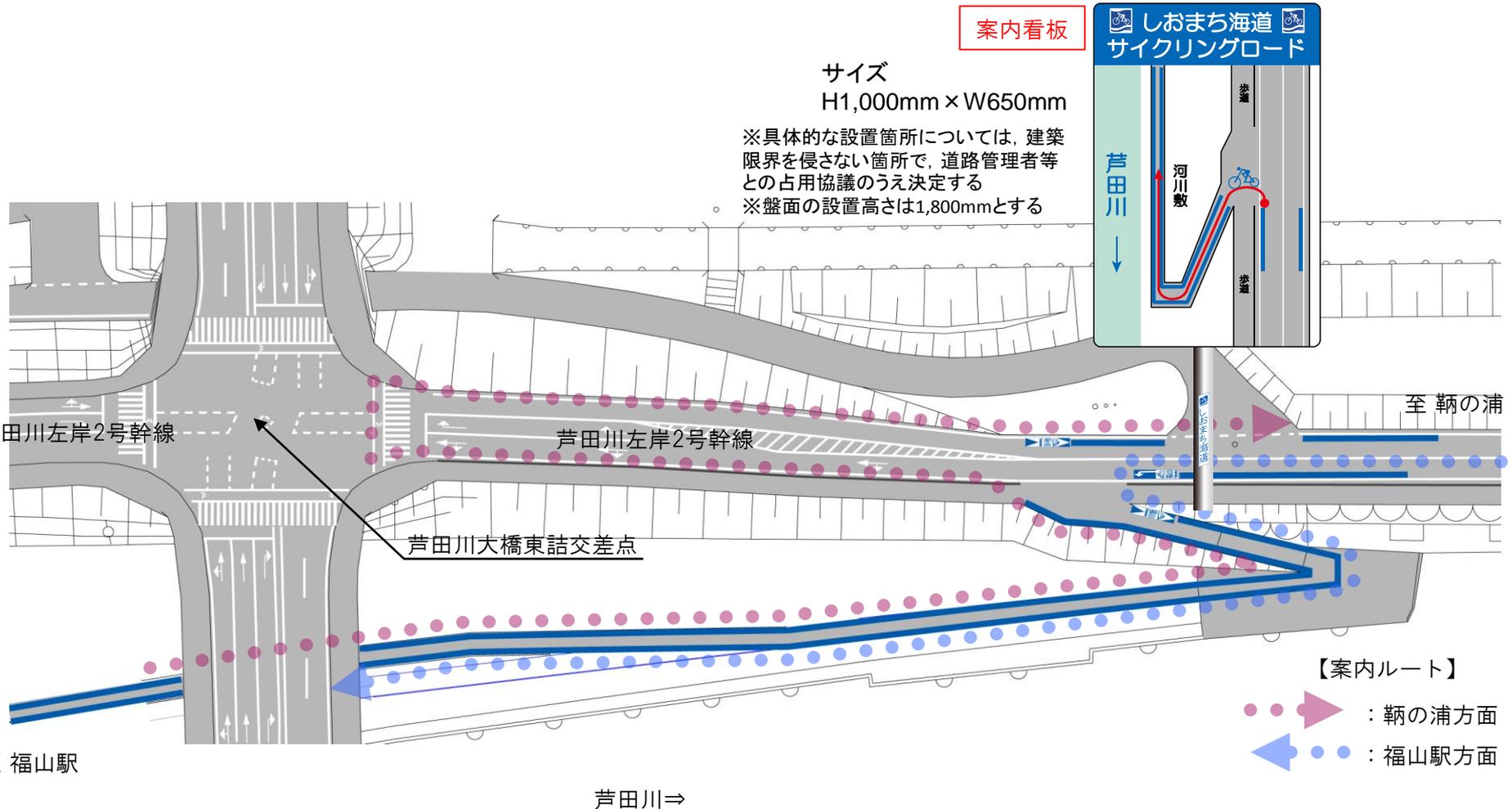
- ▶ : 鞆の浦方面
- ◀●●●●● : 福山駅方面



3.1.5 その他ルート案内

(3)河川敷から堤防道路へのアクセス部(下流側)

- ・芦田川大橋下流側の堤防道路(芦田川左岸2号幹線)から河川敷に向かうルートは、位置がわかりづらい可能性があるため、ルートの概略図を用いた案内板を設置し、ルート案内を行う。
- ・河川敷から堤防道路に向かうルートでは、芦田川大橋東詰交差点の自転車横断帯を横断するルートを案内するが、現地での案内は行わない。



3.1.5 その他ルート案内

(4) 轄区内での走行に対する注意喚起

- ・轄区内では、道路幅員が狭い区間を自動車や歩行者(観光客と地元住民)が多く通行している。
- ・自動車と自転車、歩行者が狭い空間を共有するため、お互いに譲り合って通行してもらう必要がある。
- ・道路幅員が狭くなる区間の両端に、「歩行者優先」の路面表示及び案内看板の設置を行い、安全な町歩きが可能な空間を確保できるよう努める。



出典：地理院地図を加工して作成

① 歩行者優先路面表示



サイズ

L1,000mm ×
W800mm

※具体的な設置箇所、数については道路管理者等との占用協議のうえ決定する

② 歩行者優先看板



サイズ

H900mm ×
W600mm

③ サイクリストへのお願い看板



サイズ

H900mm ×
W1,000mm

3.1.5 その他ルート案内

(5) 轄地域内での駐輪場案内

- ・轄地域内では、新たに整備する駐輪場へ誘導し、駐輪場に停めてもらって観光してもらうための案内を行う。
- ・駐輪場には、前述のサイクリストへのお願いに加え、自転車に施錠してもらうお願いを追記した案内板の設置を行う。



① 駐輪場サイン



② 駐輪場でのお願い看板

しおまち海道サイクリングロード
Shiomachi Kaido Cycling Road

【サイクリストへのお願い】

- 🚲 轄の浦の町中は道路が狭いため、自転車を駐輪場に止め、ゆっくりと歩いて観光をお楽しみください。
- 🚲 駐輪車両には、確実に施錠をお願いします。当駐輪場において発生した事故、盗難については一切の責任を負いかねます。

【Request for cyclists】

- 🚲 Park your bicycle at the bicycle parking. Roads are narrow around Tomonoura area, so enjoy your sightseeing walk around.
- 🚲 Please make sure to lock your bicycle securely. We can not assume any responsibility for accidents or theft which occurred in the bicycle parking lot.

サイズ
H1,200mm × W1,200mm

③ 観光案内マップ・駐車場案内マップへの追記

<観光案内マップへの追記>



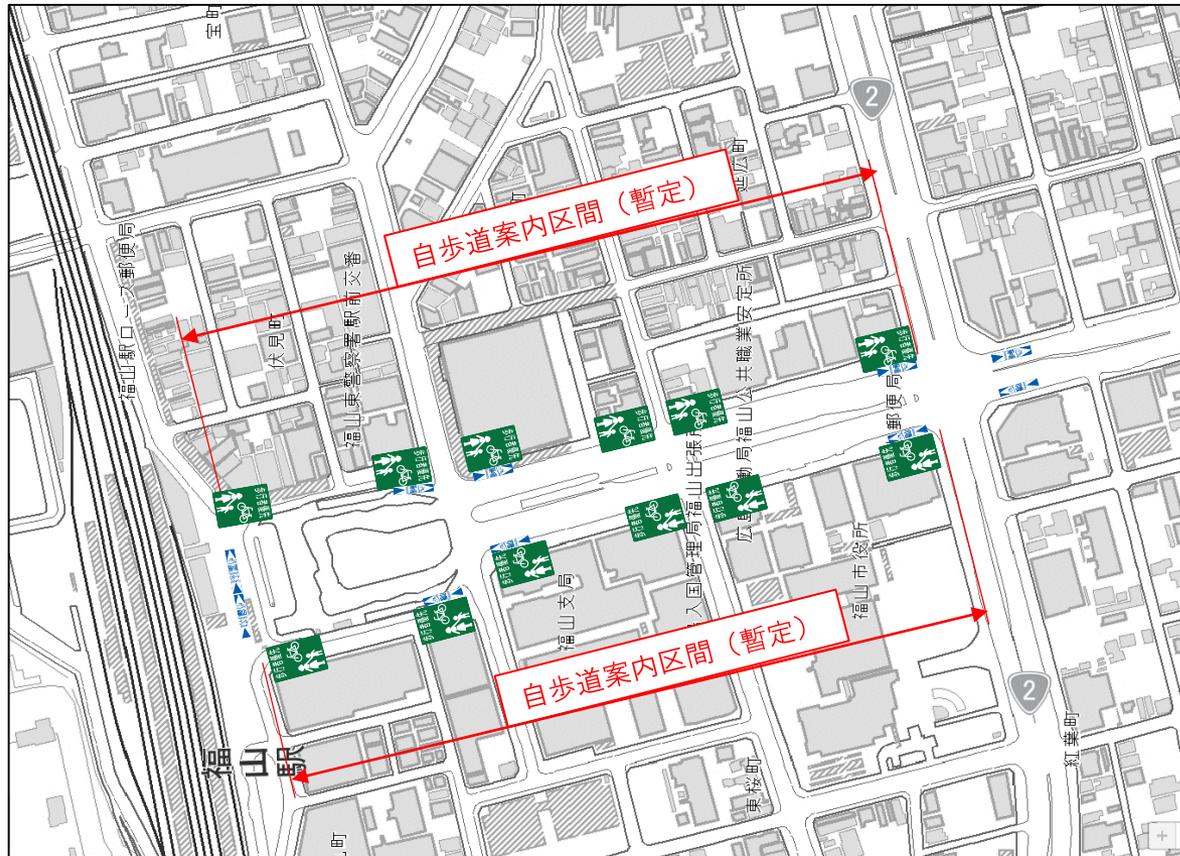
<轄観光駐車場案内への追記>



3.1.5 その他ルート案内

(6)福山駅から国道2号(福山郵便局前交差点)の案内

- ・福山駅から国道2号までの区間には、百貨店の駐車場出入口、タクシー乗場があり、自転車の走行位置である道路の左側に、車両が停車している状況にある。
- ・また、当該区間の歩道部は、自転車通行可の指定区間であることから、現時点では車道部へのルート案内サインの設置は行わず、自転車歩行者車道部にルート案内を行うほか、歩行者優先の路面表示を設置する。
- ・しかし、自転車は車道部を走行することが、原則であるため、本整備は暫定的な位置づけとする。



出典：地理院地図を加工して作成

歩行者優先路面表示



サイズ
L1,200mm ×
W800mm

※具体的な設置箇所、数については道路管理者等との占用協議のうえ決定する

3.1.6 広域案内板

- ・サイクリングロードの周知を図るため、既存広域案内板(マップを用いるもの)へ情報追加ができるように現状を調査した。
- ・今後、これらの案内板が更新される際には、サイクリングロードの情報を加えてもらうよう依頼を行う。



3. 整備方針

3.2 自転車通行空間整備区間

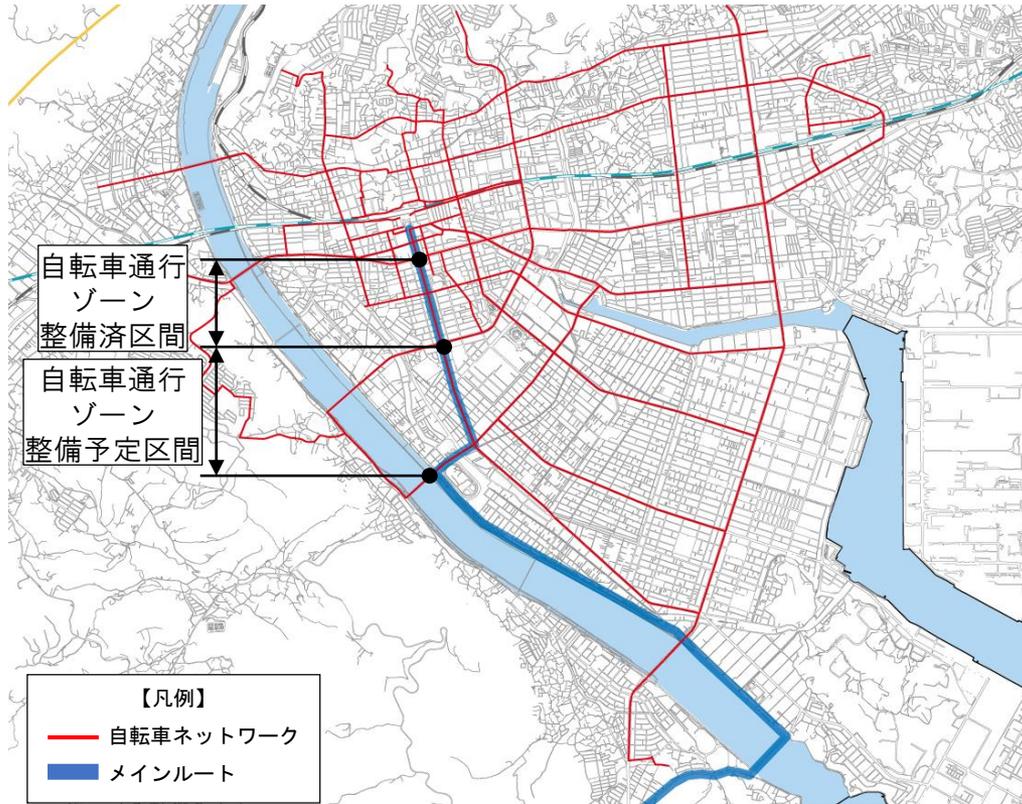
3.2.1 自転車通行ゾーン整備区間内の整備

3.2.2 交差点部の誘導検討

3.2.1 自転車通行ゾーン整備区間内の整備

- ・メインルートのうち「福山市道路総合計画 福山市道路整備計画編」で、自転車ネットワーク路線に選定されている区間では、ガイドライン※を参考に、自転車通行ゾーン整備(自転車通行位置の明示)を推進している。
- ・これらの整備区間内での本整備計画で検討するルート案内サインの整備方法を示す。

<自転車ネットワークと整備対象区間>



※ガイドラインとは、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン2016年(平成28年)7月

<自転車通行ゾーンの整備状況>



帯状路面表示(路肩のカラー化)

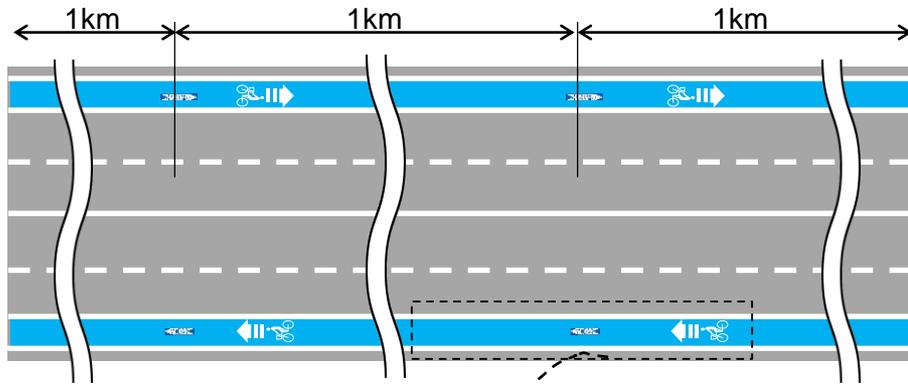


矢羽根型路面表示

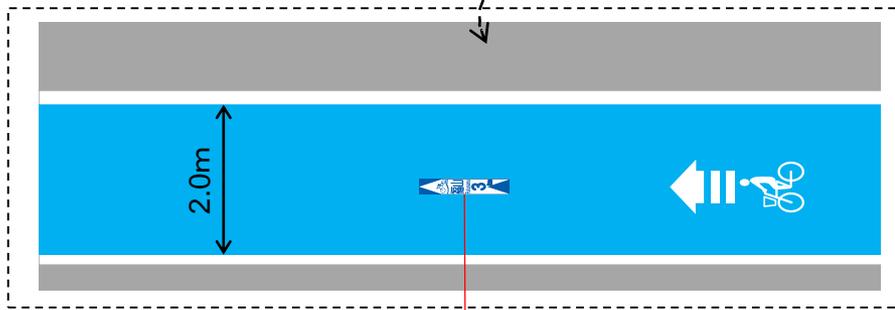
3.2.1 自転車通行ゾーン整備区間内の整備

- ・メインルート上の自転車通行ゾーン整備区間及び、整備予定区間においても、距離標、方向表示の路面表示について、前述した方針のもと設置を行う。
- ・ただし、自転車通行ゾーン整備区間は、路面着色されているため、路面表示の前後に設置するブルーラインの設置は行わない。

<自転車通行ゾーン整備区間のイメージ>



<1km毎に設置>



距離標

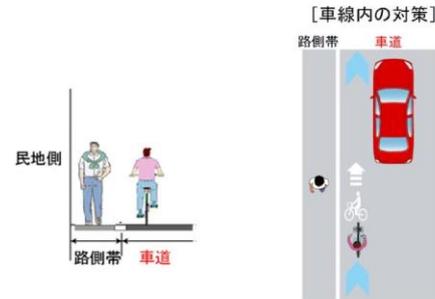
距離標サイズ
L1,200mm × W200mm

【参考】ガイドライン記載内容

【歩道のある道路】



【歩道のない道路】（路側帯のある道路）



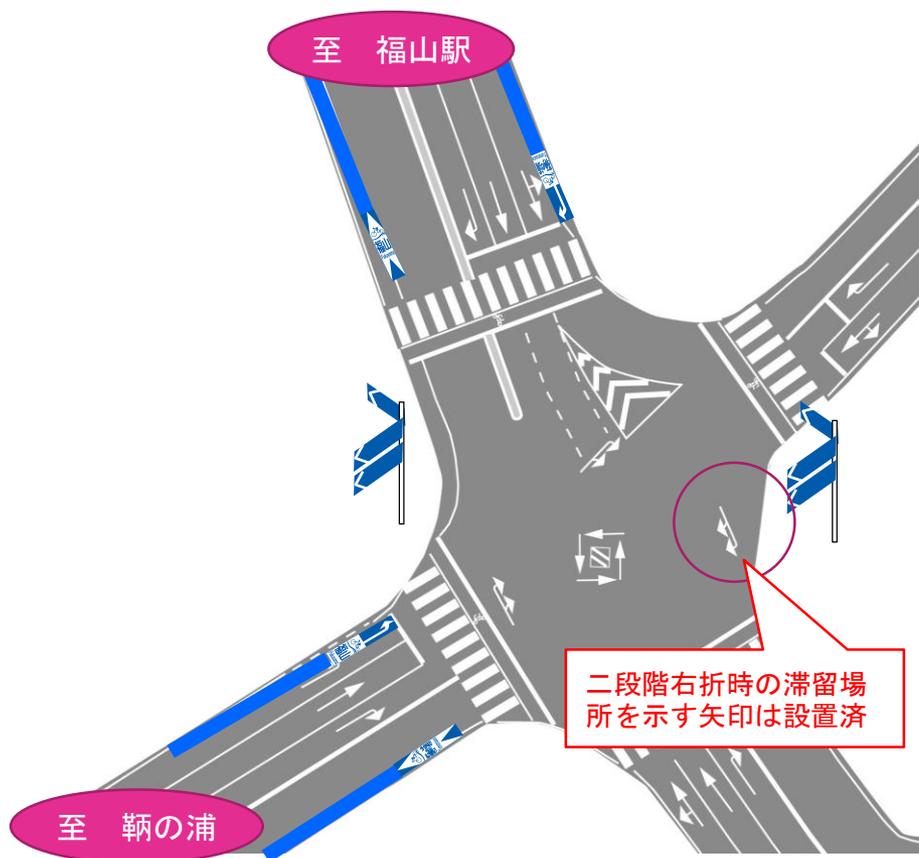
※ガイドラインとは、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン2016年(平成28年)7月

3.2.2 交差点部の誘導検討

- ・メインルートのうち、片側2車線以上などの広幅員で交通量が多い区間の交差点や、自動車と自転車の交錯が懸念される交差点部、二段階右折が必要となる箇所では、誘導対応のほか、ガイドライン※を参考に検討を行う。
- ・実際に、交差点内で二段階右折の誘導対策を実施する場合、既存の自転車横断帯の撤去が必要となるため、関係機関との十分な協議、調整が必要となるが、沖野上町4丁目(西)交差点では、二段階右折時の滞留場所を示す矢印が設置されているため、現状のままとする。

※ガイドラインとは、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン2016年(平成28年)7月

例) 福山鞆線 沖野上町4丁目(西)交差点



3. 整備方針

3.3 注意喚起

3.3.1 急勾配区間の注意喚起

3.3.1 急勾配区間の注意喚起

- ・長い下り坂ではスピードの出過ぎ、長い上り坂では蛇行運転となる危険性があるため、勾配のきつい区間が続く区間の手前に注意喚起サインを設置する。
- ・設置箇所は、勾配が3%以上の区間を対象に、その延長の相乗積の和※が、基準値以上となる区間かつ平均勾配が5%以上となる区間などを抽出し、設置検討を行った。
- ・基準値は、想定される来訪者のレベル感や、現地の状況を考慮し検討を行った。 ※相乗積の和は、次頁参照

<整備箇所抽出(案)フロー>

[step①]

道路台帳から勾配が3%以上となる区間が連続する区間を抽出

[step②]

相乗積の和を算出し、基準値※以上となる箇所を抽出

[step③]

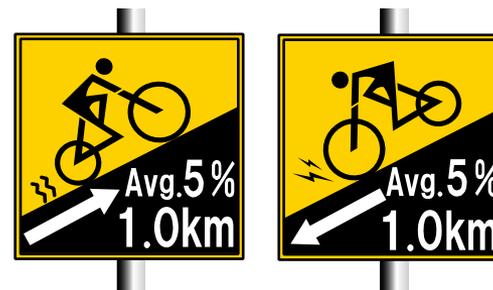
平均勾配が5%以上の区間を抽出

※山間部が多いやまなみ街道サイクリングロードでは基準値を5,000に設定

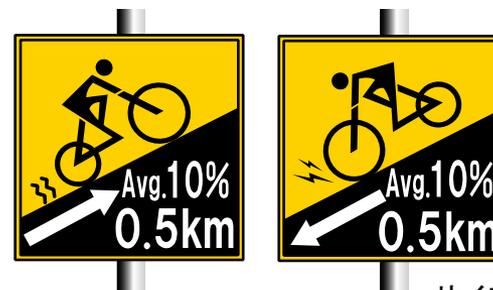
<サイン表示>

- ・設定した設置基準に該当する区間の平均勾配とその延長を案内

ケース① 平均5%の勾配が1,000m連続する区間



ケース② 平均10%の勾配が500m連続する区間



サイズ

H450mm × W450mm

3.3.1 急勾配区間の注意喚起

(参考)相乗積の和について

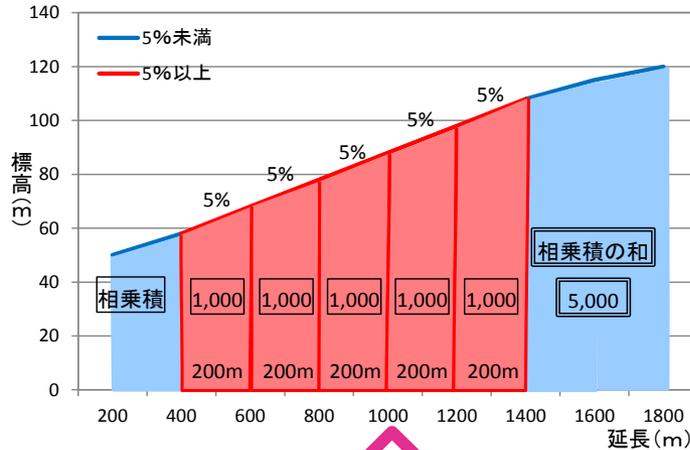
相乗積の和は、勾配とその延長の積を足し合わせた数値のこと

※自転車道等の設計基準解説によると、下り勾配3%以上でその相乗積の和が500以上となる区間で危険防止が必要であると記載されている。ただし、同基準は昭和49年と古く、自転車道の整備に資するものである。

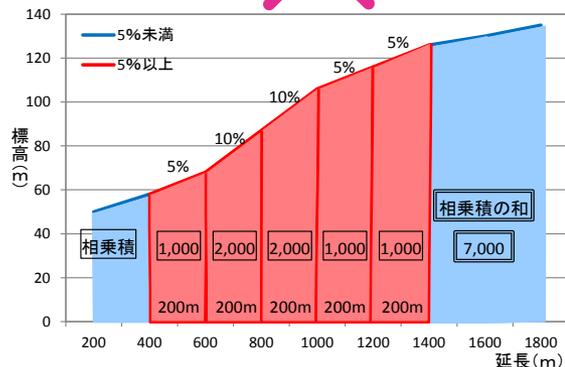
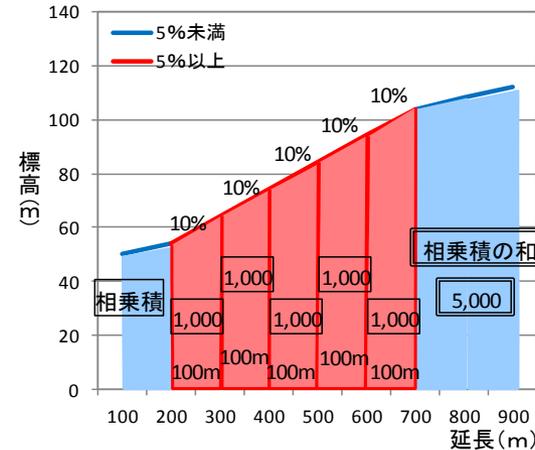
※しおまち海道サイクリングロードに訪れるサイクリストは、サイクリング中級者であることが想定されることから、同基準の考え方を踏襲するものの、基準値は別途設定し、設置箇所を選定を行う。基準値は、縦断勾配を整理したうえで、現地状況を踏まえ、設定する。

<相乗積の和の考え方>

ケース① 5%勾配が1000m連続



ケース② 10%勾配が500m連続



[参考文献]

5-5 縦断勾配

〔解説〕(抜粋)

下り勾配3パーセント以上でその相乗積の和が500以上となる区間については、危険防止のため自転車道又は自転車専用道路にあっては車線を分離し、自転車歩行者道又は自転車歩行者専用道路にあっては、車線を分離するとともに、歩行者の多い場合は自転車と歩行者も分離するような構造とすることが必要であろう。

3.3.1 急勾配区間の注意喚起

<設置箇所検討>

設置箇所候補
⇒相乗積の和が1,000以上

※山間部が多いやまなみ街道サイクリング
ロードでは基準値を5,000に設定

⇒平均勾配5.0%以上

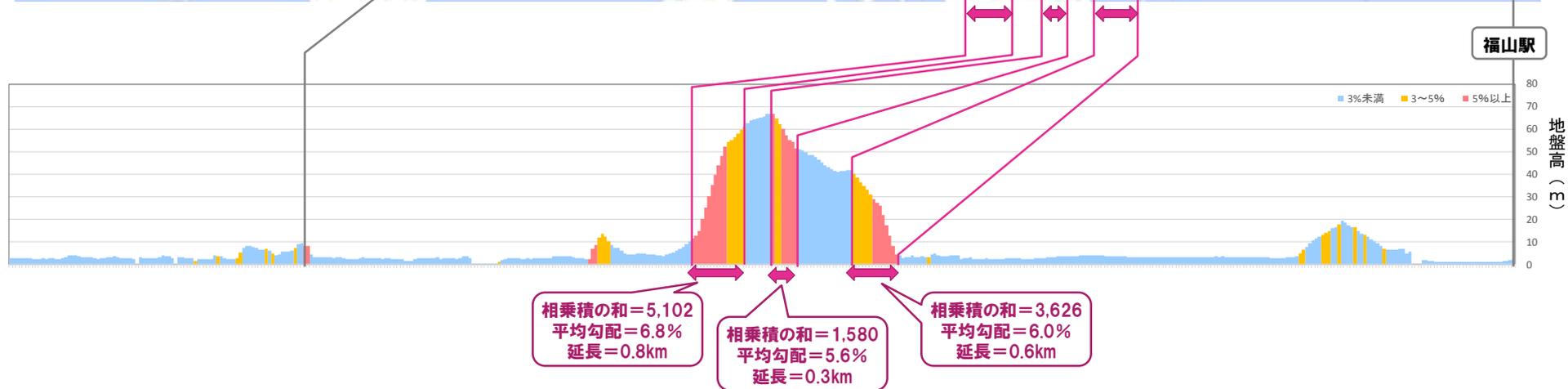
日常的にサイクリングを
楽しむ方の来訪も目指すため、
やまなみ街道よりも基準を
緩め相乗積の和が1,000以上
の区間を対象に検討を行う

現地確認により検討

しまなみ海道
サイクリング
ロード



出典：地理院地図を加工して作成



福山駅

地盤高 (m)

■ 3%未満 ■ 3~5% ■ 5%以上

3.3.1 急勾配区間の注意喚起

<設置箇所検討> 福山⇒尾道方向



【現地確認結果】
トンネル部分は3%勾配で、トンネルを抜けてから急勾配となる印象があるため、トンネル出口付近で案内する

【現地確認結果】
一旦勾配がゆるくなるが、長い上り坂が続いているため、上り坂の始まりの地点と、最後に勾配がきつくなる地点の2段階で案内する

急な下り坂の始まりの地点で、下り坂全体の延長と平均勾配を示す

長い上り坂の終わり近くの勾配が急になる地点で、残りの延長と平均勾配を示す

長い上り坂の始まりの地点で、上り坂の頂上までの全体の延長と平均勾配を示す

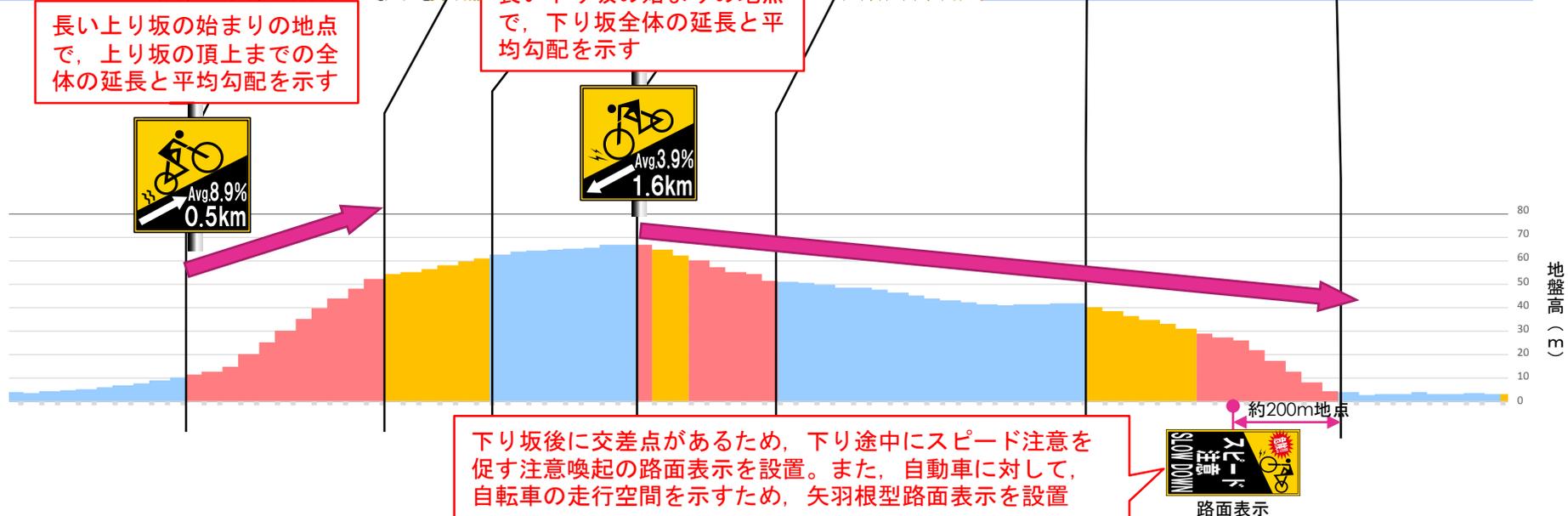


下り坂後に交差点があるため、下り途中にスピード注意を促す注意喚起の路面表示を設置。また、自動車に対して、自転車の走行空間を示すため、矢羽根型路面表示を設置

地盤高 (3)

3.3.1 急勾配区間の注意喚起

<設置箇所検討> 尾道⇒鞆方向



3.3.1 急勾配区間の注意喚起

<長い上り坂と下り坂での注意喚起(路面表示)>

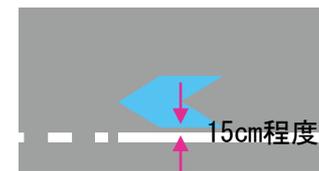
例) 韮松永線 (焚場付近) 交差点



下り坂の後に交差点があるため、下り途中にスピード注意を促す注意喚起を設置
※スピードが出て前傾姿勢となるため、路面表示とする

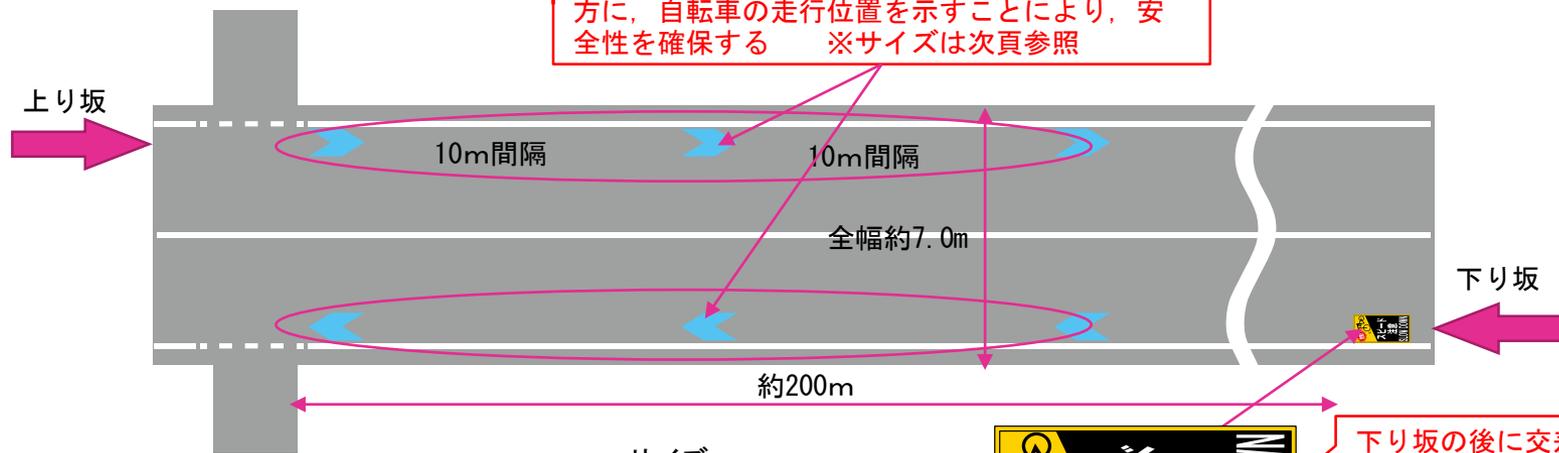


※矢羽根の段差を避けるため、車道中央側を走行するのを防ぐため、矢羽根は外側線から15cm程度離して設置する。



例) 韮松永線 (沼隈町大字能登原) 交差点

急な下り坂でスピードが出る区間で、自動車と自転車が錯綜しないよう、自動車と自転車の双方に、自転車の走行位置を示すことにより、安全性を確保する ※サイズは次頁参照



サイズ
L1,500mm × W750mm



下り坂の後に交差点があるため、下り途中にスピード注意を促す注意喚起を設置
※スピードが出て前傾姿勢となるため、路面表示とする

注)路面表示には、すべり防止が施された安全性に優れた素材を用いること。

3.3.1 急勾配区間の注意喚起

<長い上り坂と下り坂での注意喚起(路面表示)>

- 急な下り坂でスピードが出る区間では、自動車と自転車が錯綜しないよう、自動車と自転車の双方に、自転車の走行位置を示すことにより、安全性を確保する。設置する表示は矢羽根とし、ガイドラインの標準形に準拠する。

	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様(案)	<p><標準形></p> <p>幅=0.75m以上※1</p> <p>長さ=1.50m以上</p> <p>角度=1:1.6</p> <p>道路幅員が狭く、歩行者を優先させる道路(生活道路など)では、必要に応じて、以下を採用。</p> <p>幅=0.75m</p> <p>長さ=0.60m</p> <p>角度=1:0.8</p>	<p>設置間隔=10m※2</p> <p>1.0m以上※3</p>	<p>設置間隔=10m※2</p> <p>1.0m以上(0.75m以上※4)</p>
備考	<p>※1: 自転車は、車道や自転車道の中央から左の部分、その左端に沿って通行することが原則である。このため、路面表示の幅員は、標準仕様を用いない場合でも、この原則を逸脱しない範囲で適切な形状を設定するとともに、自転車通行空間として必要な幅員を自転車と自動車の両方に認識させることが重要である。</p> <p>※2: 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。</p> <p>※3: 路面表示の幅員は、側溝の部分を除いて確保することが望ましい。</p> <p>※4: 現地の交通状況に応じて、0.75m以上とすることもできる。</p>		

図Ⅱ-5 矢羽根型路面表示の標準仕様(案)

出典:安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン2016年(平成28年)7月