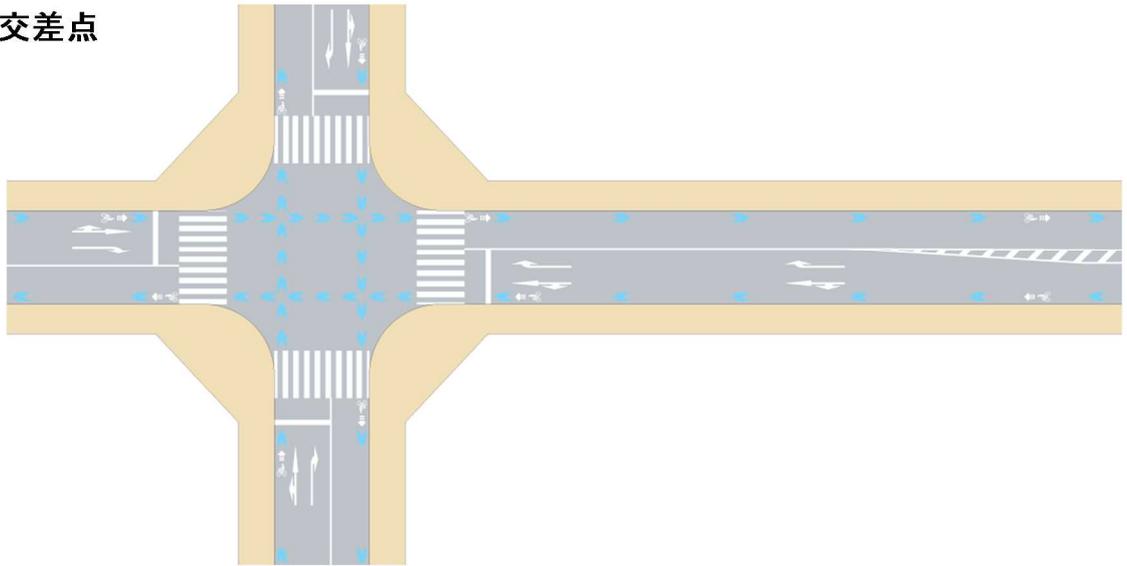
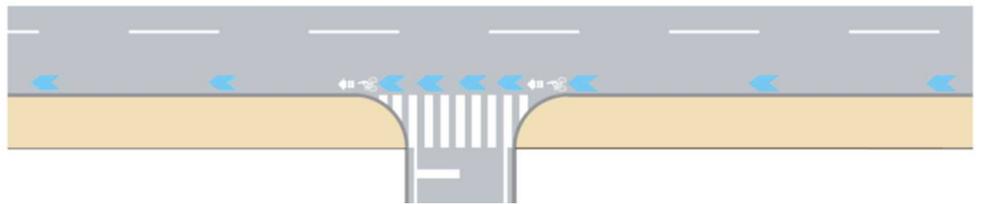


1 【図6 交差点での路面表示の設置例】

2 ■一般的な交差点



13 ■細街路等の交差点

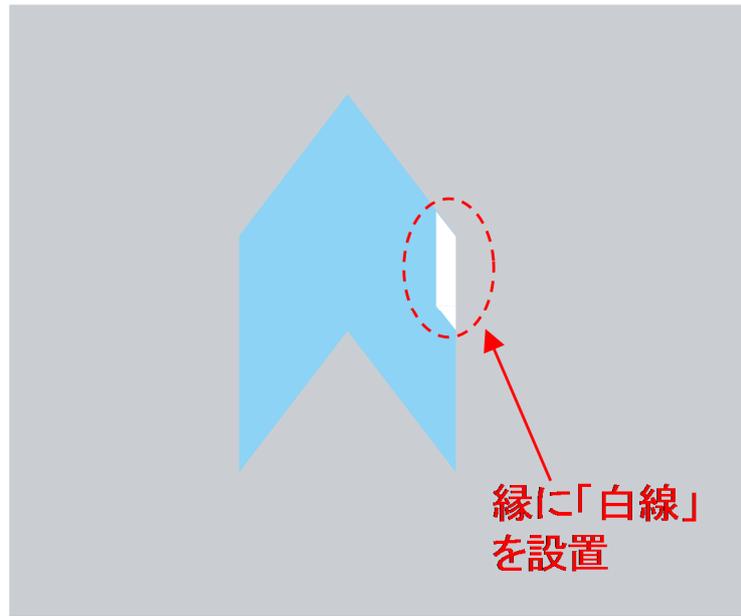


18 【図7 矢羽根型路面表示の標準仕様(案)】

	形状	配置	
		歩道あり	歩道なし
仕様(案)	<p>&lt;標準形&gt;</p> <p>幅=0.75m以上※1</p> <p>長さ=1.50m</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: 交差点部(細街路交差点を含む)では、自転車の通行位置をより明確に示すため、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>		

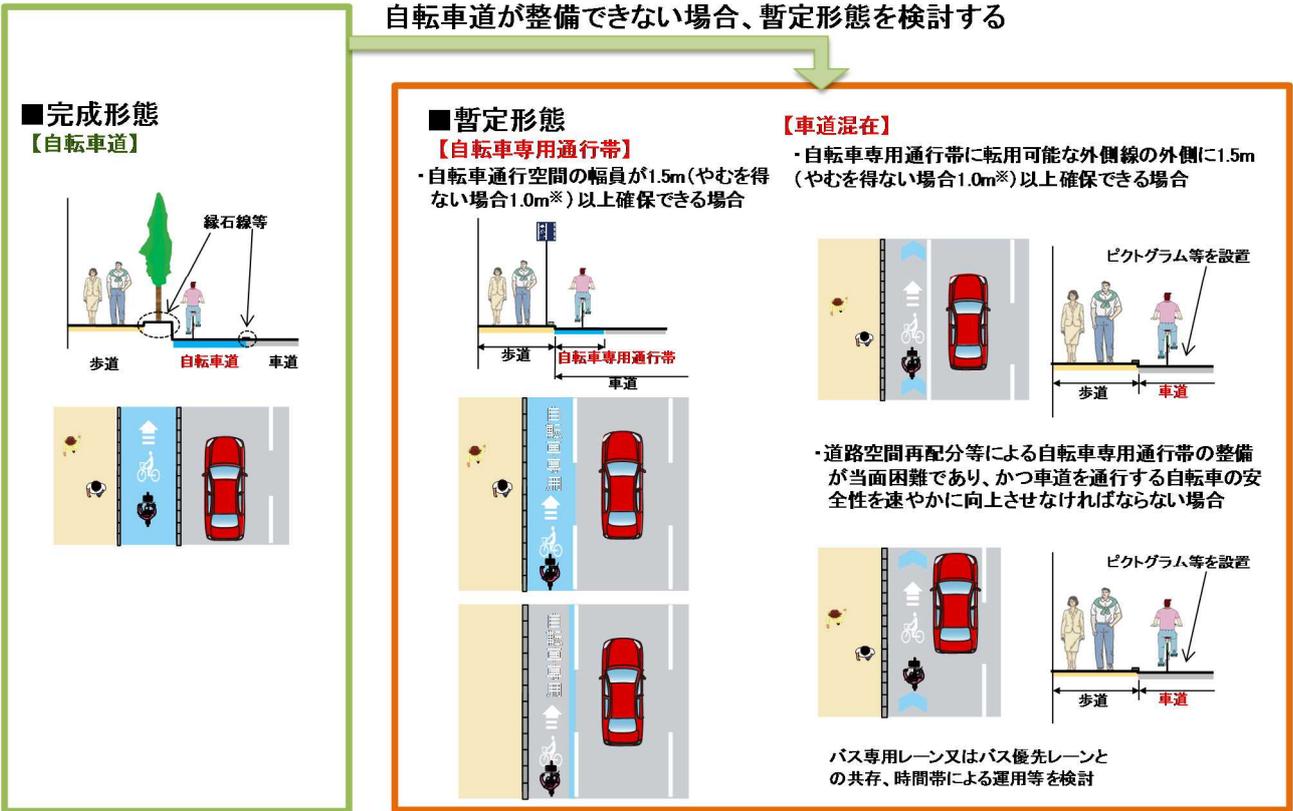
1

【図8 矢羽根型路面表示の夜間視認性向上策の例】



1 【図9 完成形態が自転車道の場合の暫定形態選定の考え方】

2 自転車道が整備できない場合、暫定形態を検討する



※やむを得ない場合：交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合。

16 【図10 完成形態が自転車専用通行帯の場合の暫定形態選定の考え方】

自転車専用通行帯が整備できない場合、暫定形態を検討する



※やむを得ない場合：交差点部の右折車線設置箇所など、区間の一部において空間的制約から1.5mを確保することが困難な場合。



【図 12 自転車ネットワーク形成段階の考え方】

