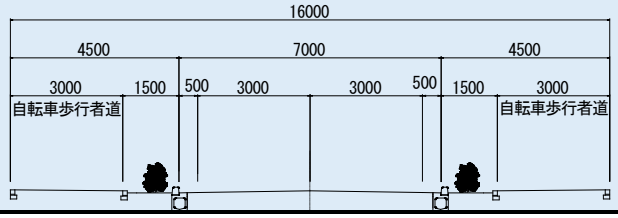
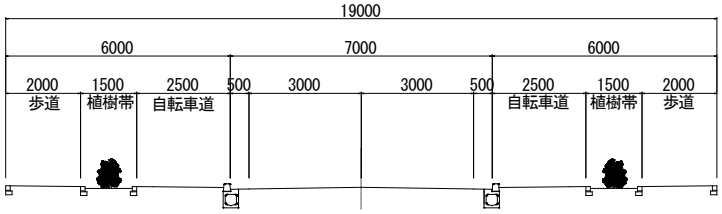
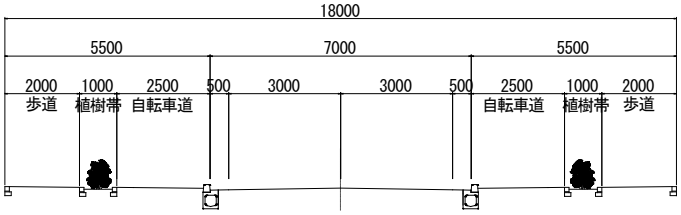
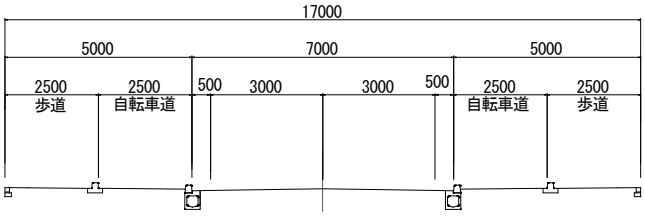
参考資料

1．新規事業がある場合の設計例

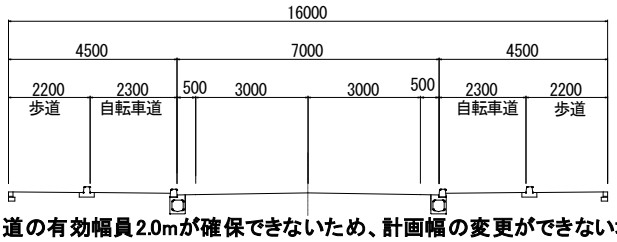
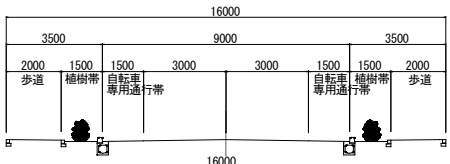
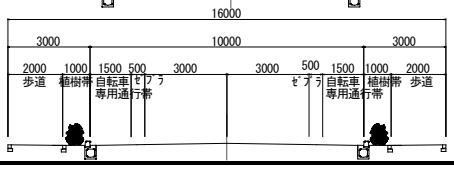
1-1　新規事業がある場合の設計例①

○都市計画道路で、一般部 16m、交差点部 18m の場合の設計例

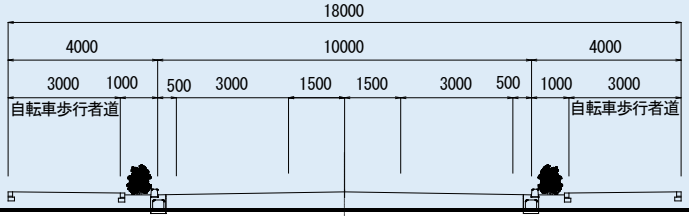
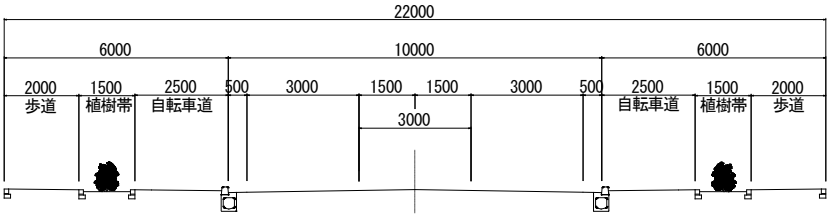
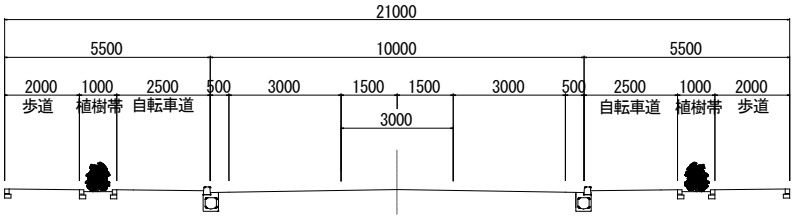
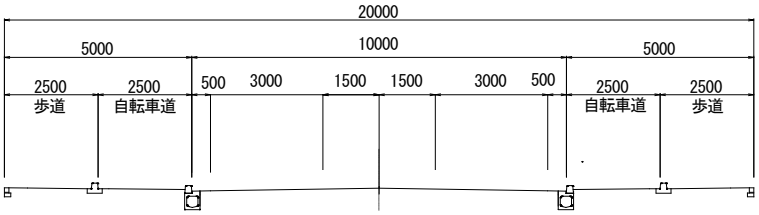
一般部　16m

現状設計		
整備形態	自転車道	
分離構造物	植樹帯(W=1.5m)	
道路幅	19m （現状設計+3m）	
備考	植樹帯標準幅員 （中高木）	
整備形態	自転車道	
分離構造物	植樹帯(W=1.0m)	
道路幅	18m （現状設計+2m）	
備考	植樹帯幅を縮小できる場合 （寄植）	
整備形態	自転車道	
分離構造物	縁石	
道路幅	17m （現状設計+1m）	
備考	植樹帯をなくせる場合	

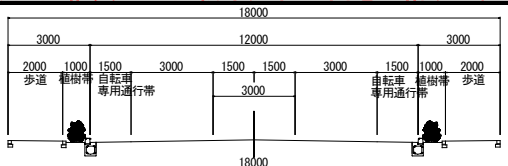
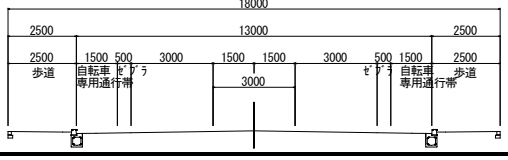
都市計画幅が変更できない場合は、以下のとおり計画幅員内で自転車通行空間を整備する。

整備形態	自転車道（縮小規定）	
分離構造物	縁石	
道路幅	16m	
備考	植樹帯をなくせる場合	※自転車道の有効幅員2.0mが確保できないため、計画幅の変更ができない場合に限る。 自転車道有効幅員は、路上施設帯0.5mを除く1.8mとなる。 ※自転車の通行方法は、一方通行とする。
整備形態	自転車専用通行帯	植樹帯幅1.5mの場合 
分離構造物	―	
道路幅	16m	
備考	植樹帯幅を1.0mに縮小できるとｾﾞﾌﾞﾗ帯により自転車と車の離隔を確保することができる。	植樹帯幅1.0mの場合 

交差点部　18m

現状設計		
整備形態	自転車道	
分離構造物	植樹帯(W=1.5m)	
道路幅	22m （現状設計+4m）	
備考	植樹帯標準幅員 （中高木）	
整備形態	自転車道	
分離構造物	植樹帯(W=1.0m)	
道路幅	21m （現状設計+3m）	
備考	植樹帯幅を縮小できる場合 （寄植）	
整備形態	自転車道	
分離構造物	縁石	
道路幅	20m （現状設計+2m）	
備考	植樹帯をなくせる場合	

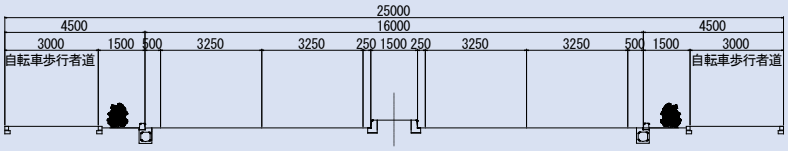
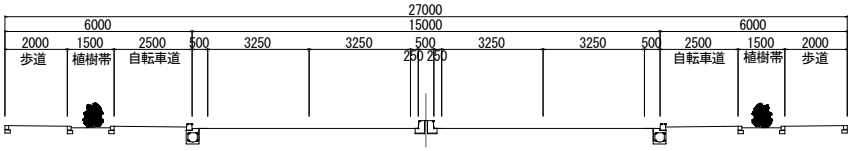
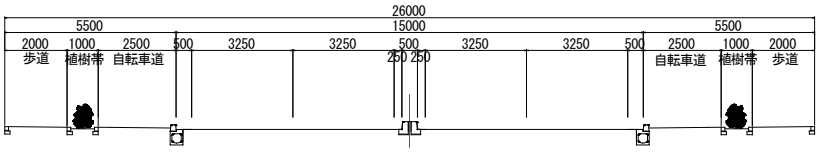
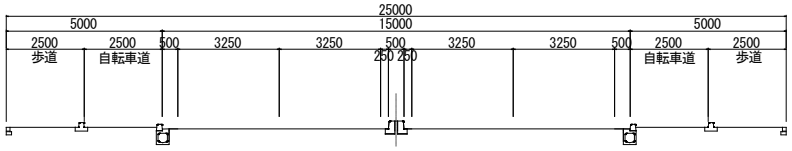
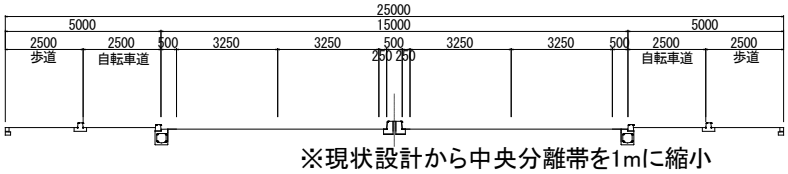
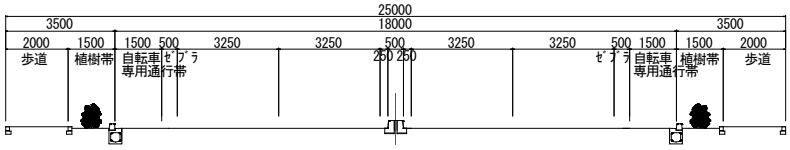
都市計画幅が変更できない場合は、以下のとおり計画幅員内で自転車通行空間を整備する。

整備形態	自転車専用通行帯	植樹帯を設ける場合 
分離構造物	―	
道路幅	18m	
備考	植樹帯をなくせる場合は、ｾﾞﾌﾞﾗ帯により自転車と車の離隔を確保することができる。	植樹帯をなくせる場合 

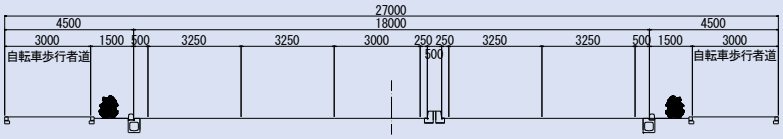
1-2　新規事業がある場合の設計例②

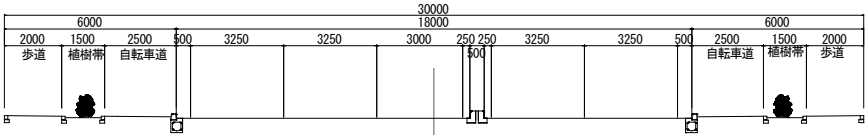
○都市計画道路で、一般部 25m、交差点部 27m の場合の設計例

一般部　25m

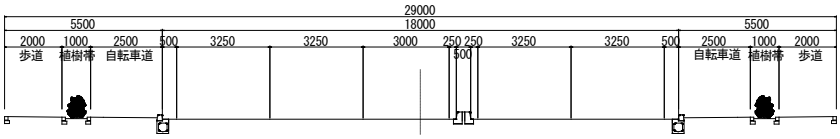
現状設計		
整備形態	自転車道	 ※現状設計から中央分離帯を1mに縮小
分離構造物	植樹帯(W=1.5m)	
道路幅	27m （現状設計+2m）	
備考	植樹帯標準幅員 （中高木）	
整備形態	自転車道	 ※現状設計から中央分離帯を1mに縮小
分離構造物	植樹帯(W=1.0m)	
道路幅	26m （現状設計+1m）	
備考	植樹帯幅を縮小できる場合 （寄植）	
整備形態	自転車道	 ※現状設計から中央分離帯を1mに縮小
分離構造物	縁石	
道路幅	25m	
備考	植樹帯をなくせる場合	
都市計画幅が変更できない場合は、以下のとおり計画幅員内で自転車通行空間を整備する。		
整備形態	自転車道	**※上記既出の縁石による場合と同じ** **植樹帯が必要な道路であるが、自転車通行空間を確保するため、植樹帯をなくす。**  ※現状設計から中央分離帯を1mに縮小
分離構造物	縁石	
道路幅	25m	
備考	植樹帯をなくせる場合	
整備形態	自転車専用通行帯	**※植樹帯がなくせないため、自転車専用通行帯による整備**  ※現状設計から中央分離帯を1mに縮小
分離構造物	―	
道路幅	25m	
備考	植樹帯標準幅員	

交差点部　27m

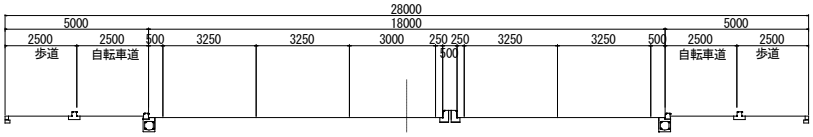
現状設計	
整備形態	自転車道
分離構造物	植樹帯(W=1.5m)
道路幅	30m （現状設計+3m）
備考	植樹帯標準幅員 （中高木）



整備形態	自転車道
分離構造物	植樹帯(W=1.0m)
道路幅	29m （現状設計+2m）
備考	植樹帯幅を縮小できる場合 （寄植）

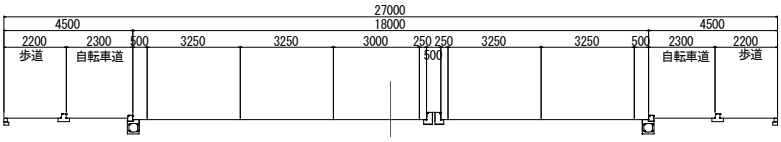


整備形態	自転車道
分離構造物	縁石
道路幅	28m （現状設計+1m）
備考	植樹帯をなくせる場合



都市計画幅が変更できない場合は、以下のとおり計画幅員内で自転車通行空間を整備する。

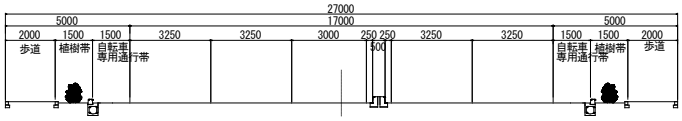
整備形態	自転車道（縮小規定）
分離構造物	縁石
道路幅	27m
備考	植樹帯をなくせる場合



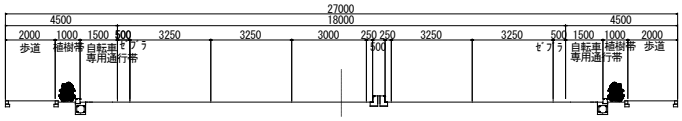
※自転車道の有効幅員2.0mが確保できないため、計画幅の変更ができない場合に限る。
自転車道有効幅員は、路上施設帯0.5mを除く1.8mとなる。
※自転車の通行方法は、一方通行とする。

整備形態	自転車専用通行帯
分離構造物	―
道路幅	27m
備考	植樹帯幅を1.0mに縮小できるとｾﾞﾌﾞﾗ帯により自転車と車の離隔を確保することができる。

植樹帯幅
1.5mの場合



植樹帯幅
1.0mの場合

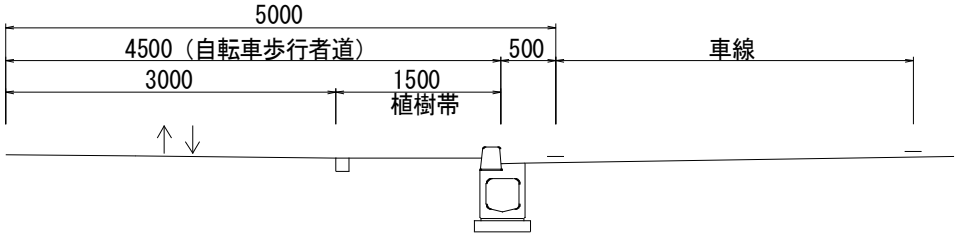


1-3　新規事業がある場合の設計例③

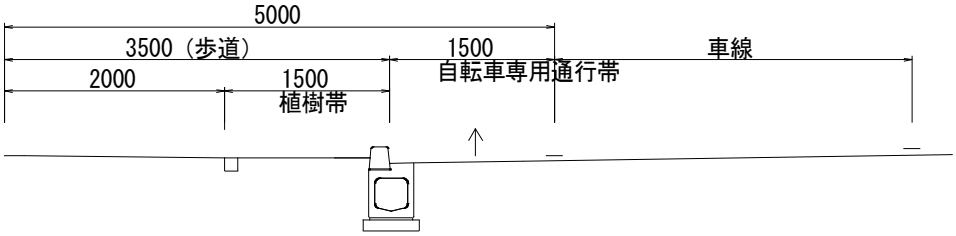
○都市計画道路において、用地幅が変更できない場合の歩道幅に応じた設計例

歩道設計幅4．5mの場合

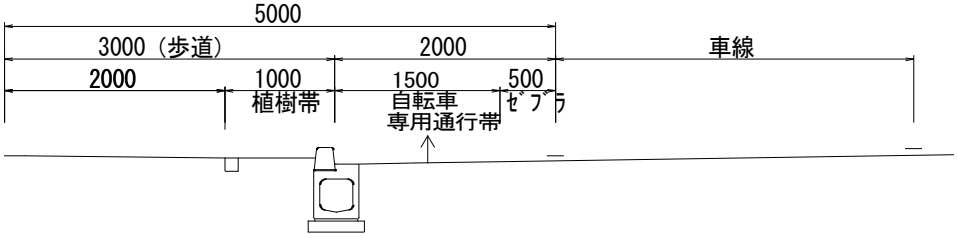
○現状設計
自転車歩行者道



○自転車専用通行帯
植樹帯幅を1.5m（中高木）確保する必要がある場合

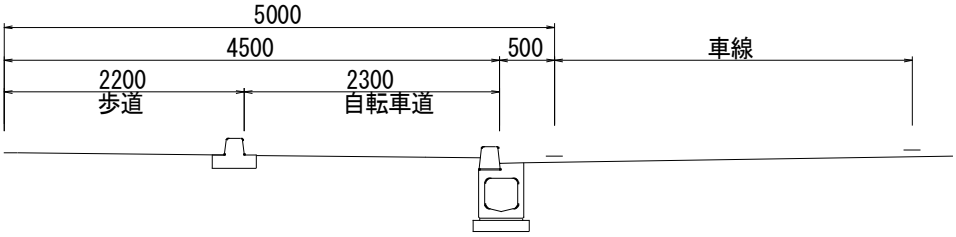


○自転車専用通行帯
植樹帯幅を1.0m（寄植）に縮小できる場合



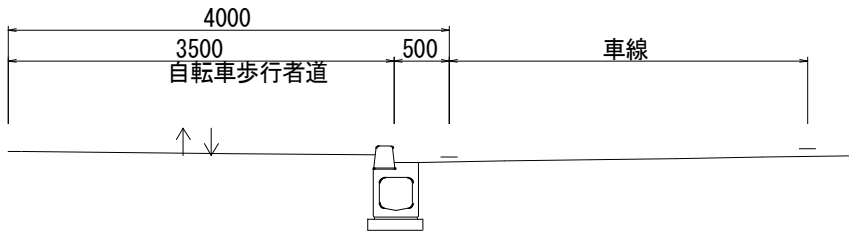
○自転車道（縮小規定）
植樹帯がなくせる場合

※自転車道有効幅員は、路上施設帯0.5,mを除く1.8mとなる。
※自転車の通行方法は、一方通行とする。

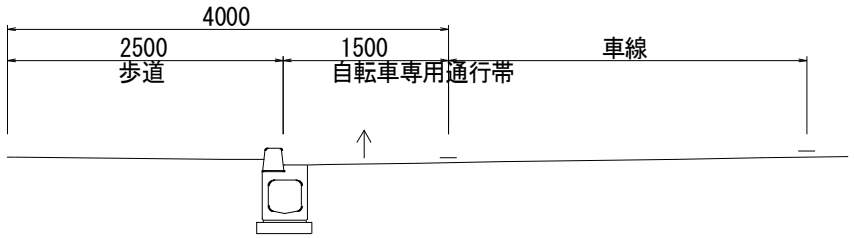


歩道設計幅3．5mの場合

○現状設計
自転車歩行者道

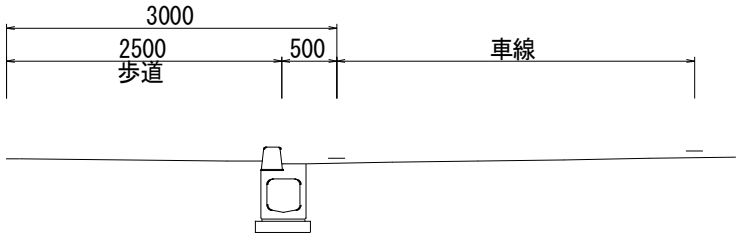


○自転車専用通行帯

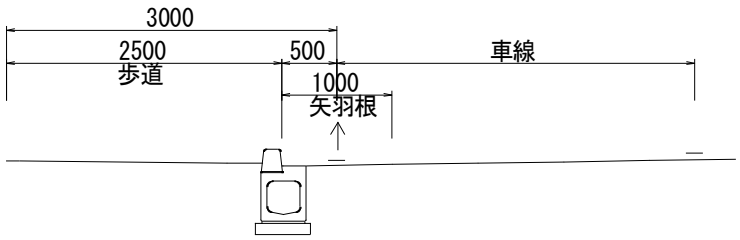


歩道設計幅2．5mの場合

○現状設計
歩道



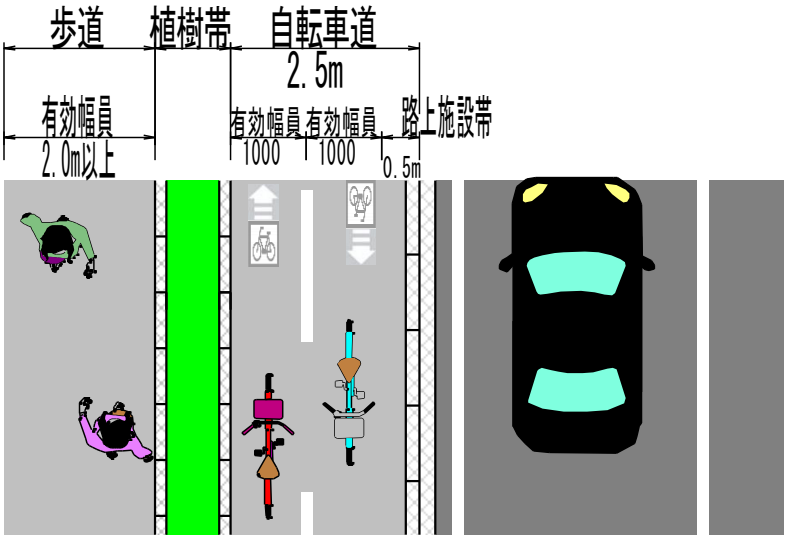
○矢羽根型路面表示



2．路面表示　設置例

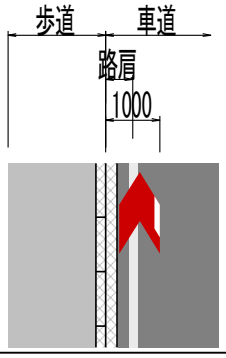
2-1　自転車道　双方向通行時の路面表示例

自転車道において、双方向通行を行う場合は、自転車相互の追突事故等防止のため、通行方向、通行位置を下図のとおり、破線、矢印、自転車マークを設置することとします。



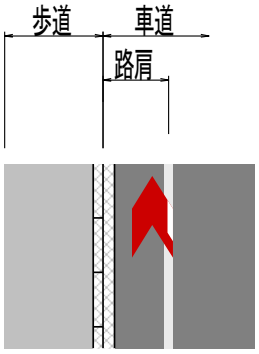
2-2　矢羽根型路面表示の設置例

○歩道があり、路肩が狭い場合（路肩1.0m未満）



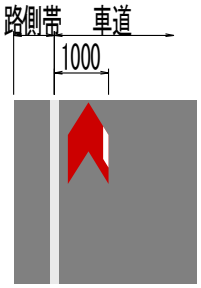
・矢羽根型路面表示の車道側端を歩道と車道の境界から1．0mの位置に設置すること。
・矢羽根型路面表示が側溝エプロン等に重なる場合は、その部分を除いて設置すること。

○歩道があり、路肩が広い場合（路肩1.0m～1.5m未満）



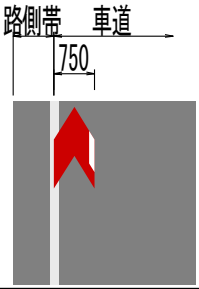
・矢羽根型路面表示の車道端を外側線の車道側端と合わせて設置すること。
・矢羽根型路面表示が側溝エプロン等に重なる場合は、その部分を除いて設置すること。

○歩道がない場合【標準型】



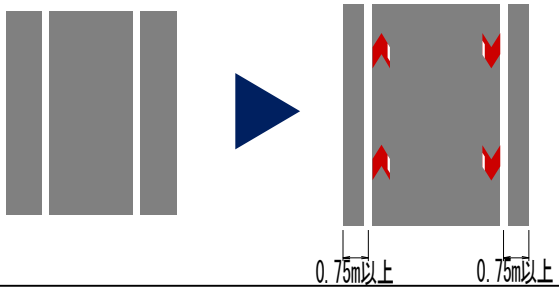
・矢羽根型路面表示の車道側端が外側線のセンターから1．0mの位置に設置すること。

○歩道がない場合【縮小型】



・車線幅が狭い場合や自動車交通量が多い場合など交通状況に応じて、矢羽根型路面表示の車道側端が外側線のセンターから0．75mの位置に設置すること。
・路側帯は歩行者の通行のためのスペースとなるため、矢羽根型路面表示は、車道内に設置すること。

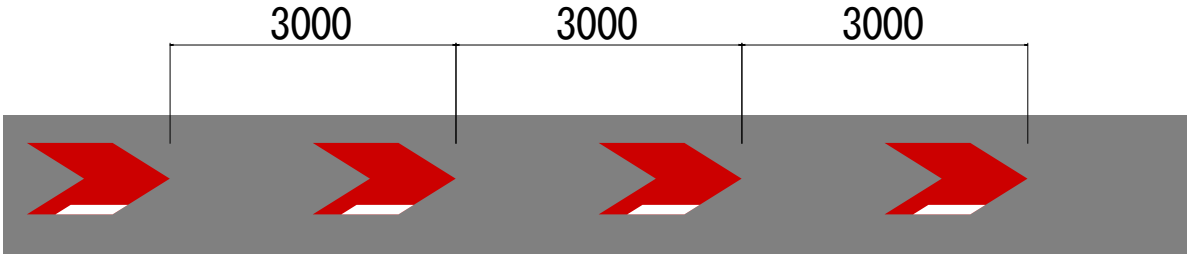
○裏道利用区間



・歩行者の通行空間を路側帯に確保（0．75m以上）した上で、車道内に矢羽根型路面表示を設置すること。

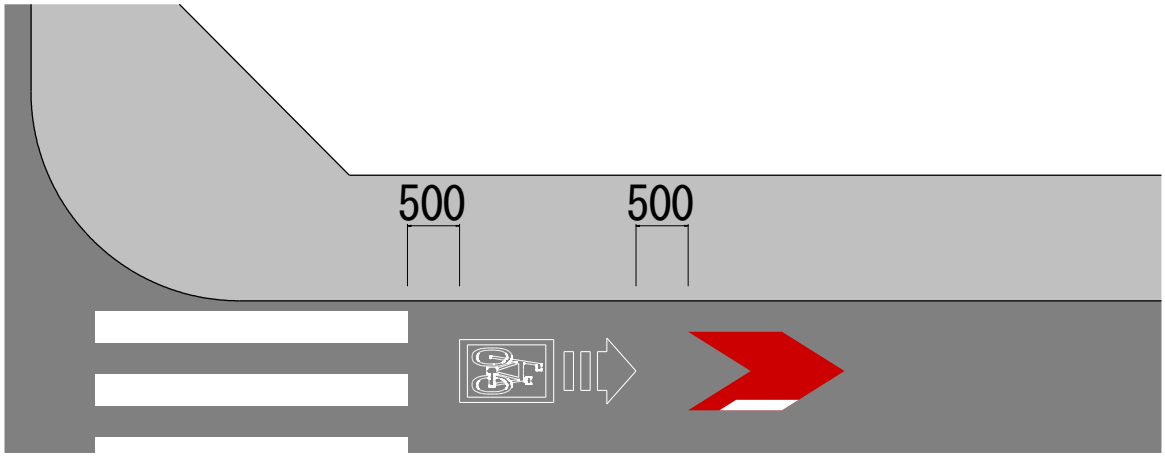
○一般部の設置間隔
　10mを標準とする。

○交差点部の設置間隔
　3mを標準とする。



※設置間隔は、現地の交差点形状や交通状況に応じて変更することができる。

○矢印、自転車マーク設置例
　信号交差点に矢印、自転車マークを設置する。



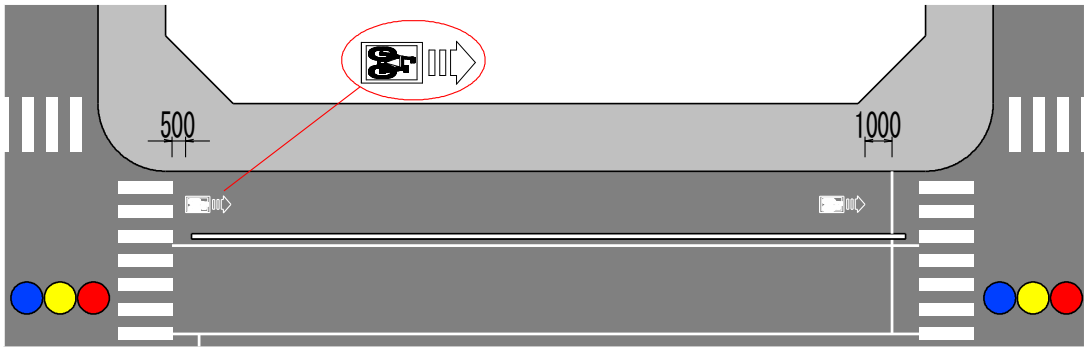
2-3　矢印、自転車マークの設置例

自転車道、自転車専用通行帯及び矢羽根型路面表示を整備する際に設置する矢印、自転車マークは、以下を標準として、設置することとします。

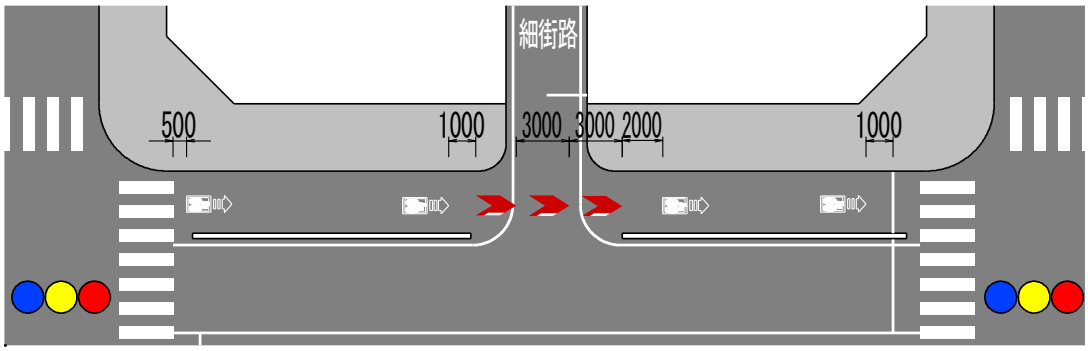
なお、信号機のあるなしに関わらず、自転車通行空間整備を行う区間の起点部では、矢印、自転車マークを設置することとします。

○自転車道

①信号機のある交差点の場合



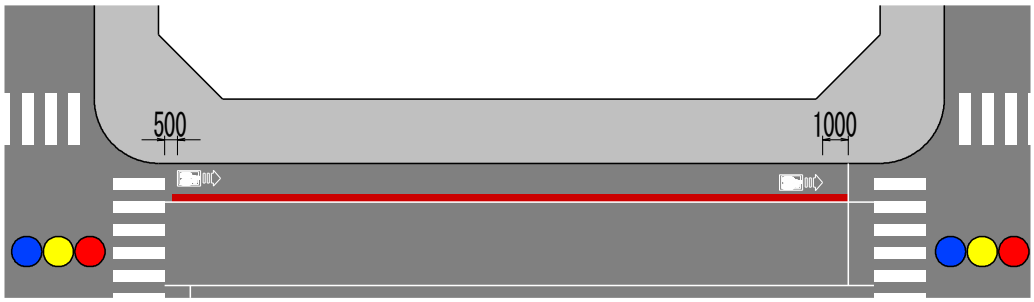
②信号機のある交差点の途中に細街路交差点がある場合



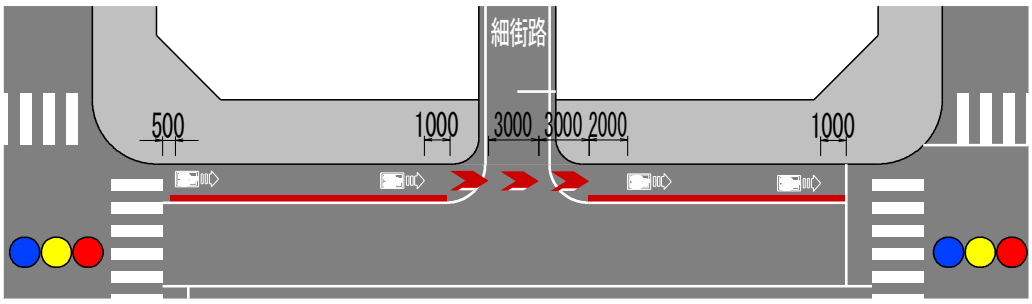
※細街路交差点部では、矢羽根型路面表示を設置する

○自転車専用通行帯

①信号機のある交差点の場合



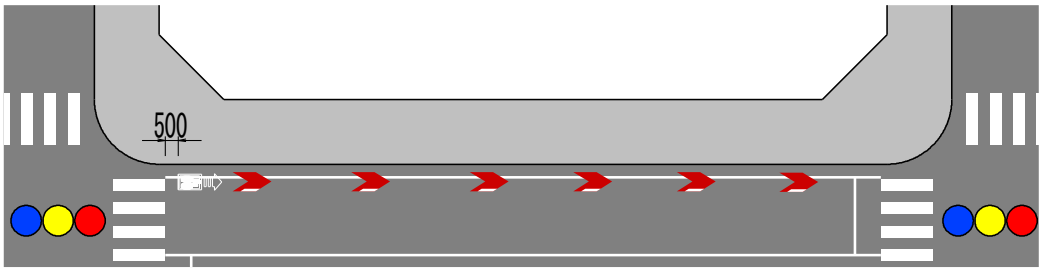
②信号機のある交差点の途中に細街路交差点がある場合



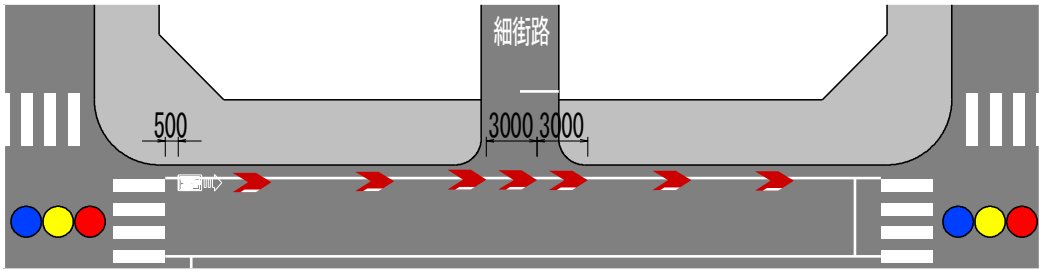
※細街路交差点部では、矢羽根型路面表示を設置する

○矢羽根型路線表示

①信号機のある交差点の場合



②信号機のある交差点の途中に細街路交差点がある場合



※細街路交差点部では、矢羽根型路面表示の設置間隔を密にする

2-4　歩道有効幅員が 4.0m以上ある区間、または 4 車線以上で歩道有効幅員が 4.0m 未満の区間において、当面の間、自転車歩行者道を利用する場合の矢印、自転車マークの設置例

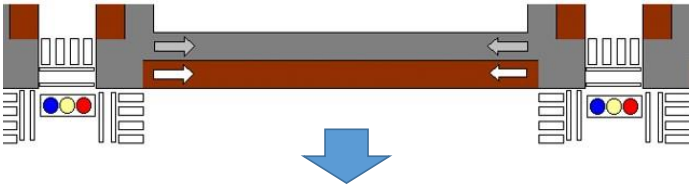
自転車歩行者道では、自転車は、双方向通行が可能ですが、矢印と自転車マークによって、できるだけ事故リスクの少ない歩道の車道側で一方通行を促します。

矢印、自転車マークの設置方法は、以下のとおりとします。特に自転車の向きが逆方向となっている箇所は、左側通行の向きとなるよう変更します。

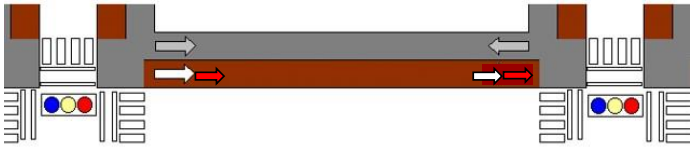
（１）分離型

①信号機のある交差点の間隔が100m未満の場合

サイクリングロードネットワークマニュアルに基づく既設道路の設置例

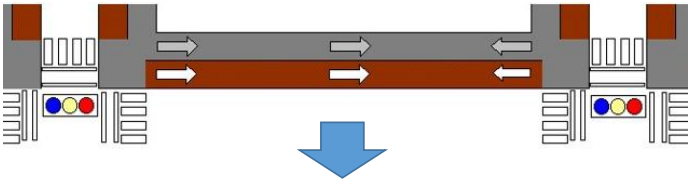


自転車一方通行を促すための路面表示の変更

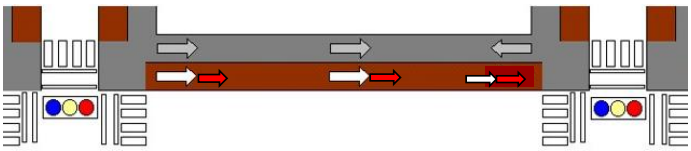


②信号機のある交差点の間隔が100m以上の場合

サイクリングロードネットワークマニュアルに基づく既設道路の設置例

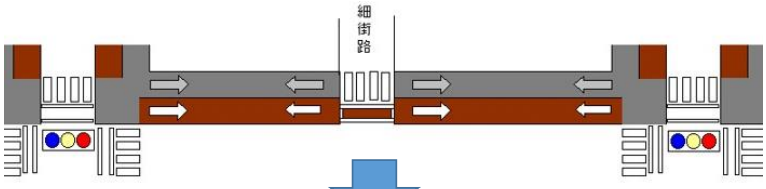


自転車一方通行を促すための路面表示の変更

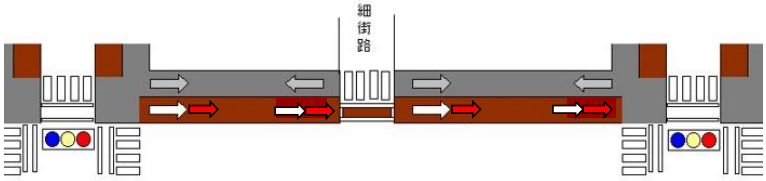


③細街路のある場合（信号機から細街路までの距離が100m未満の場合）

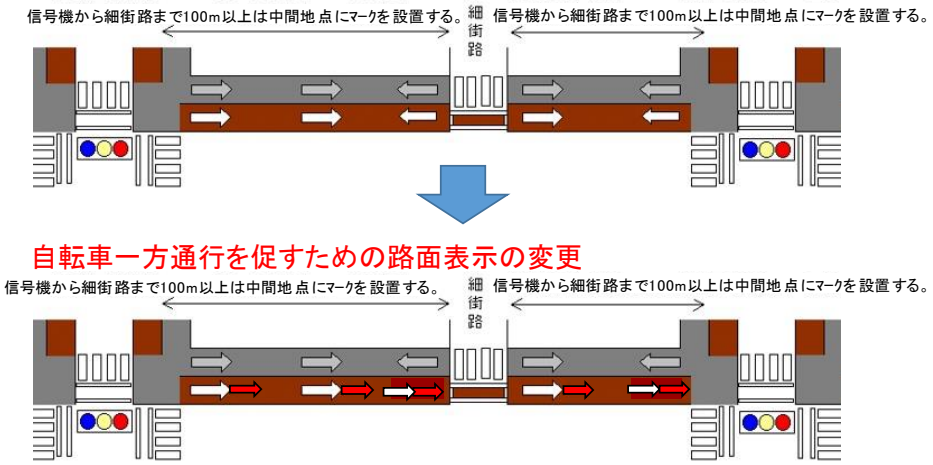
サイクリングロードネットワークマニュアルに基づく既設道路の設置例



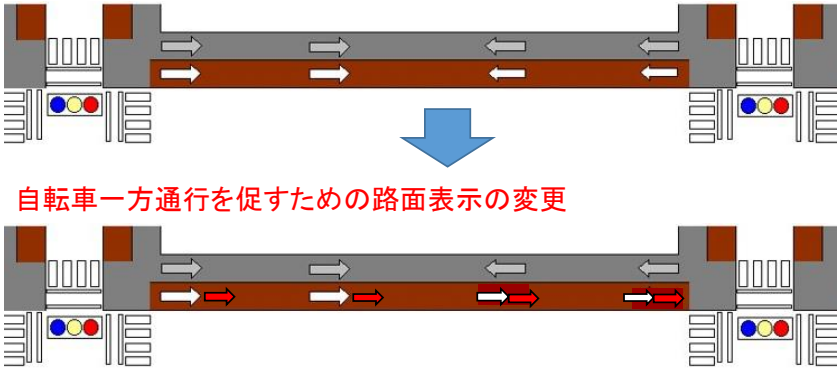
自転車一方通行を促すための路面表示の変更

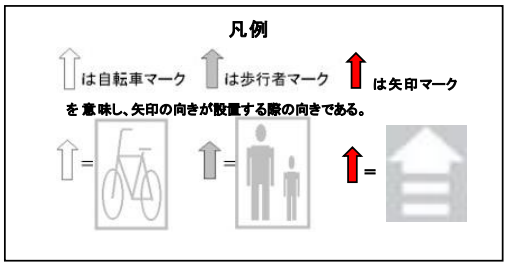


④細街路がある場合（信号機から細街路までの距離が100m以上の場合）
サイクリングロードネットワークマニュアルに基づく既設道路の設置例



⑤信号機のある交差点の間隔が300m以上の場合
サイクリングロードネットワークマニュアルに基づく既設道路の設置例

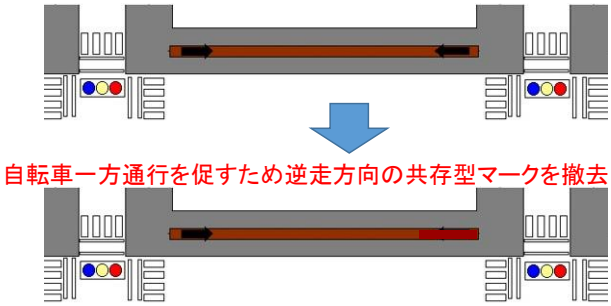


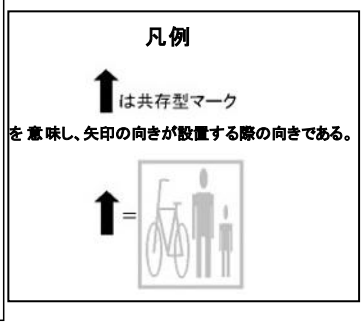


（２）分離型

自転車の一方通行を促すため逆走方向の共存型マークを撤去します。

○信号機間隔、細街路位置からくるマークの設置方法は、基本的に分離型を同様
サイクリングロードネットワークマニュアルに基づく既設道路の設置例





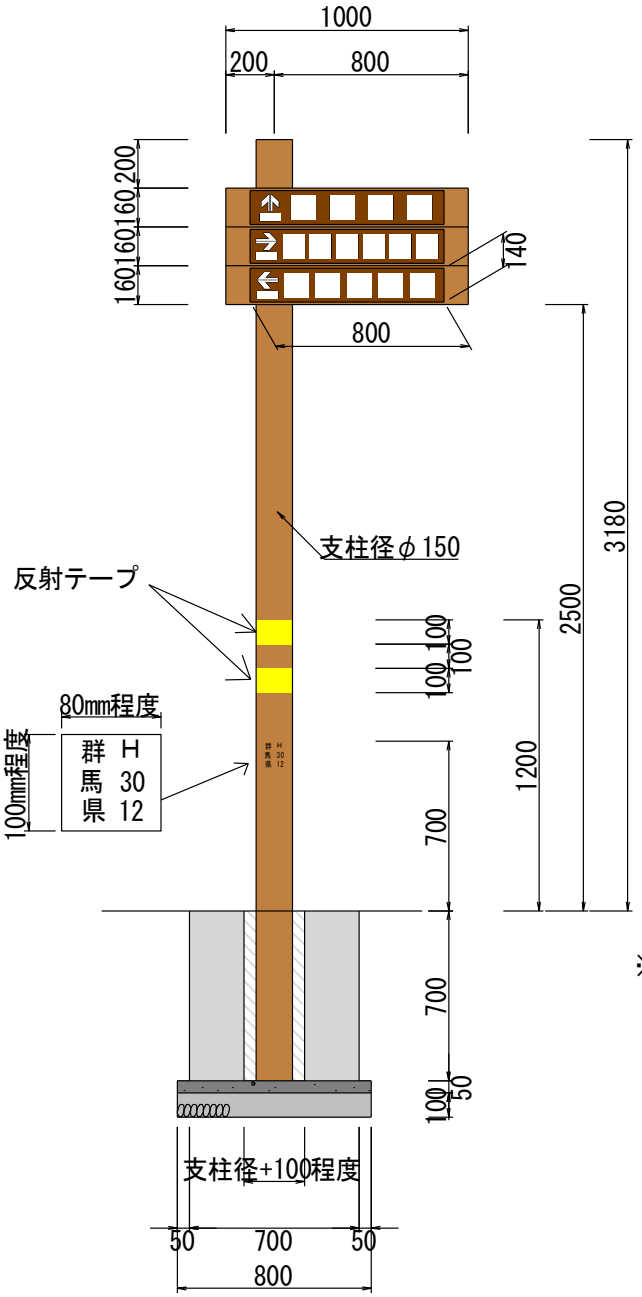
２-５　歩道有効幅員が 4.0m 以上ある区間で舗装による視覚的分離が未実施の区間、または自転車ネットワーク路線以外で簡易分離を実施する区間における矢印、自転車マークの設置例

自転車歩行者道では、自転車は、双方向通行が可能ですが、矢印と自転車マークによって、できるだけ事故リスクの少ない歩道の車道側で一方通行を促します。

自転車と歩行者の通行位置の分離や自転車の車道側一方通行を促すための歩行者、矢印、自転車の各マークの設置位置については、前述の２－４で示している（１）分離型の①から⑤のパターンに基づき設置することとします。

3．木製案内標識の仕様

木製案内標識一般図



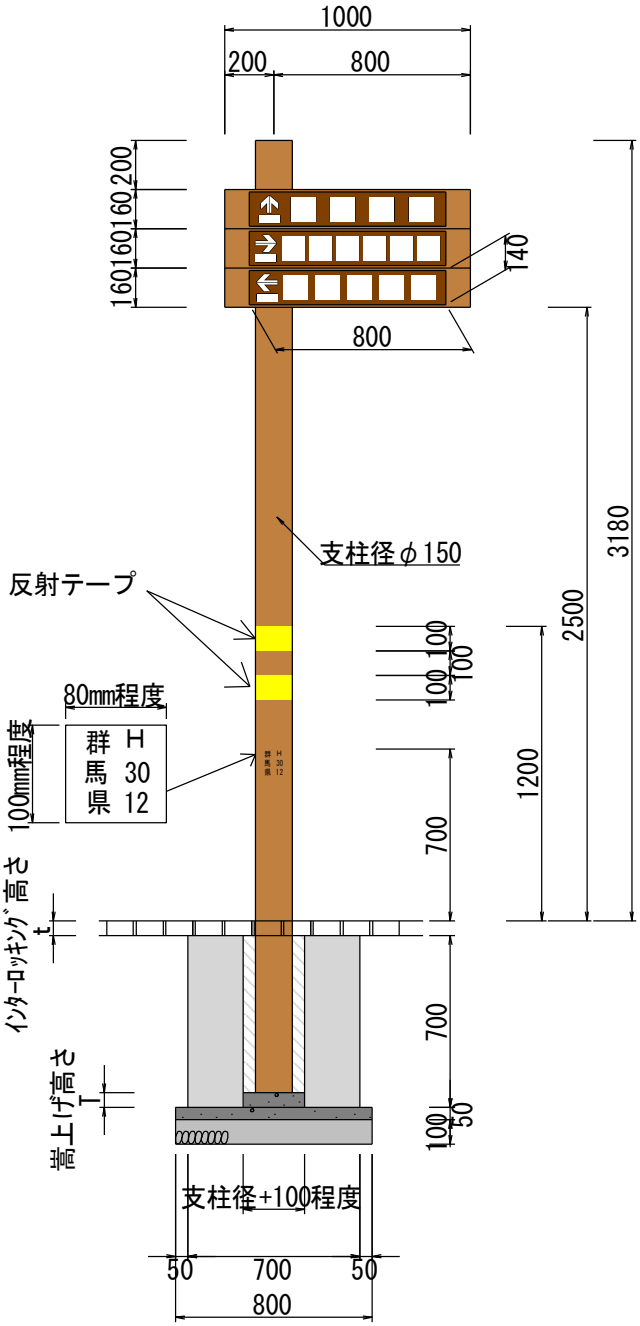
※表示板の標準的な設置順は
「直進」「右」「左」とする。
※表示板設置に際し同一方向が並ぶ場合は、
近い方を上にする。

※反射テープの反射輝度値は下記の表のとおり。

観測角	入射角	黄
１２′	５°	５０
	３０°	２２
	４０°	７
２０′	５°	３５
	３０°	１６
	４０°	６

※反射テープ：必要に応じて設置する。
設置の場合は、幅10cmとし支柱に一巻きさせ、反射テープの色は、黄色系とする。
※群馬県表示：「群馬県」スタンプにて対応し、設置年月を記入する。

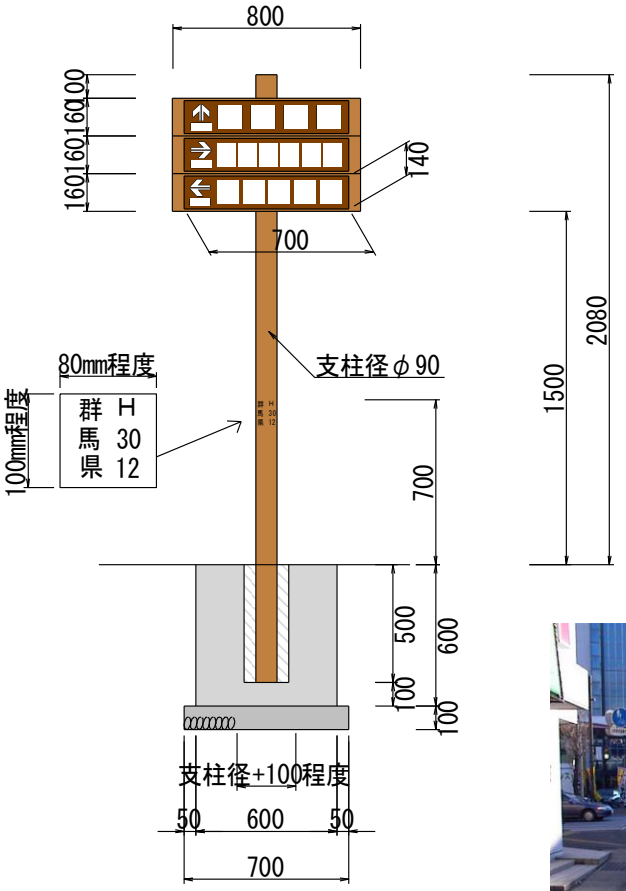
木製案内標識（ｲﾝﾀｰﾛｯｷﾝｸﾞ ﾀｲﾌﾟ ）



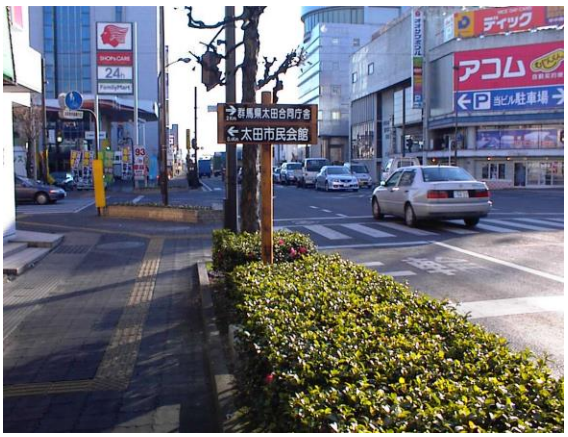
※表示板の標準的な設置順は
「直進」「右」「左」とする。
※表示板設置に際し同一方向が並ぶ場合は、
近い方を上にする。

※インターロッキング箇所に設置する場合は、インターロッキングの厚さ分、嵩上げを行う（t＝T）。
※必ず表示板下端からインターロッキング表面までの高さについては、2.5mを確保する。
※必要に応じて均しコンクリートを施す。

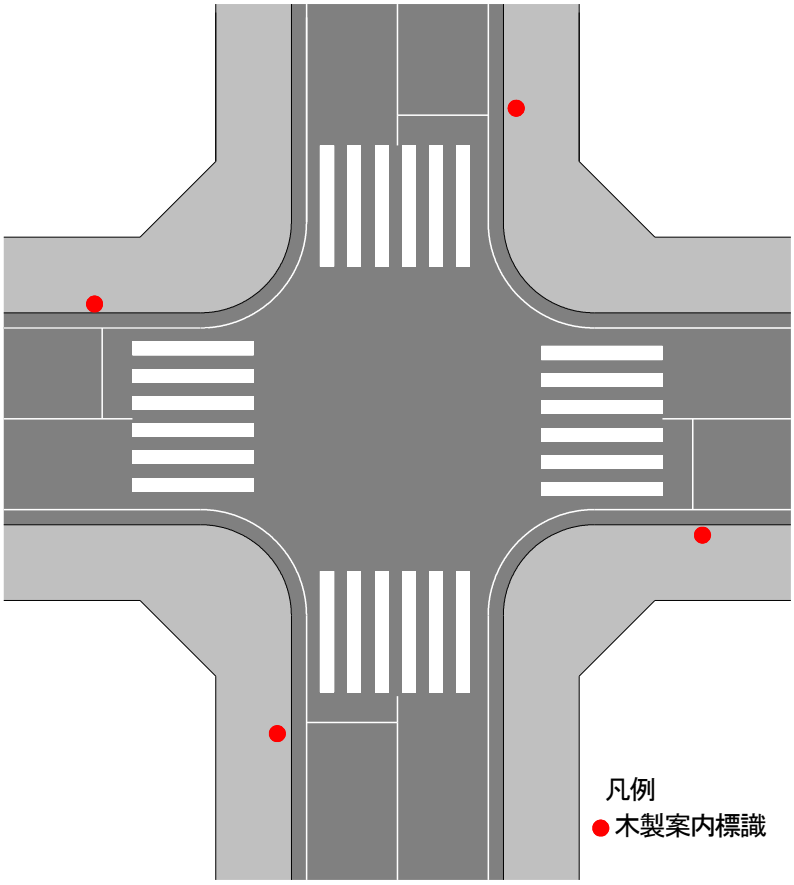
木製案内標識（植樹帯ﾀｲﾌﾟ）

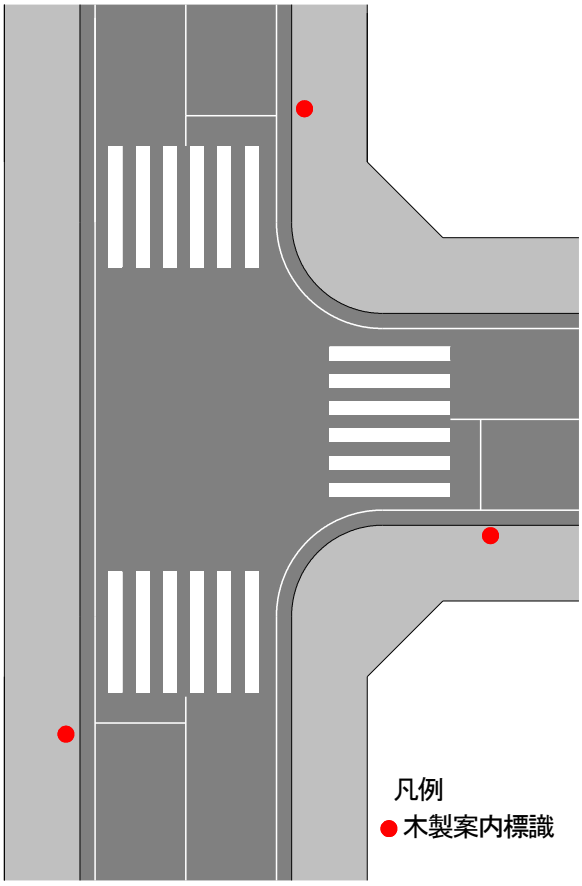


※表示板の標準的な設置順は
「直進」「右」「左」とする。
※表示板設置に際し同一方向が並ぶ場合は、
近い方を上にする。



木製案内標識設置位置図





案内標識材料仕様

（１）基板

・防腐剤加工とする。

・浸透性塗装仕上げ（木材保存剤：キシラデコール、アウトドアステイン又は同等品等） ２回塗りを施す。

※油性タイプと水性タイプの２種類あるが、極力水性タイプを使用する。

※木材保存剤（表面保護塗料）は木本来の色を活かす塗料とする。

«参考»浸透性塗装は下記の色、又はそれに近い色を使用する。

：キシラデコール → ＃102 ピニー

：ガードラック → G-

8 メープル

：ノンロット → 250N・ライトオーク(LO)

・防腐木材の品質：優良木質建材製造工場（AQ 認証）製品とする。

・使用木材：**群馬県産の杉材**とする。

・加　工：丸太材はロータリー加工のうえサンダー仕上げとする。

板材、角材は自動カンナ仕上げとする。

・注入方法：JIS-A-9002 による、注入量は 200kg/㎥以上とする。

・止め金具：ボルトナット類は溶融亜鉛メッキ仕上げとする。

・止め金具は、SUS304 とする。

・案内標識回転防止対策

：回転防止用の鉄筋を差し込むための穴をあける。

穴の方向は進行方向に対して 45°の角度とする。

穴の位置については下記の表のとおり。

支柱径	回転防止用の鉄筋の差込用穴高さ	
φ１５０㎜	支柱底から650㎜の高さ	φ１０㎜程度の鉄筋が差し込める穴をあける
φ１３０㎜	支柱底から600㎜の高さ	
φ　９０㎜	支柱底から450㎜の高さ	

（２）表示板

・材　質：アルミニウムプレートビス留め。

・仕上げ：無反射タイプ°、耐食アルミ板、下地シリコンアクリル系焼付塗装、

文字無反射

・色番号：１９９９　Ｙ０９－２０Ｄ

・規　格：プレート１４０×８００を一般（標準）タイプとする。

プレート１４０×７００は植樹帯タイプのときに使用する。

※原則として１行で表現することとするが、２行で表現する方が判読性の面で適当な場合は２行で表現しても良い。

※プレートの厚ｔ＝２㎜。

別紙

目標Ⅰ　安全で快適な自転車通行環境の実現に向けて	
施　策	**具体的取組**
1．自転車通行空間の計画的な整備推進	**（1）自転車が安全に走行できる通行空間の創出** ①歩行者・自転車・自動車の通行位置を完全に分離した自転車道の整備や路肩を活用した自転車専用通行帯や矢羽根型路面表示を整備する。
	（2）自転車通行空間のネットワーク化 ①安全で快適な自転車通行環境の創出、及び、自転車通行空間整備を効率的・効果的に行うため、自転車ネットワーク路線を選定する。

目標Ⅱ　自転車の安全利用意識の醸成	
施　策	**具体的取組**
1．効果的な交通安全教育の推進	**（1）中高生等への自転車交通安全教育・指導** ①警察・交通安全協会等と協力し、自転車事故防止のため、小学生、中学生、高校生の各段階に応じた自転車の乗り方教室を実施する。 ②交通安全協会、県、警察及び群馬県自転車協同組合等が協力し、自転車の安全な乗り方を学び習得するため、小学生を対象にした交通安全子供自転車大会を開催する。 ③協力企業と連携し、中学生・高校生を対象にした自転車安全教育を実施する。 ④スタントマンが交通事故を再現するスケアード・ストレイト方式による自転車交通安全教室を高校生を対象に実施し、危険行為の未然防止に繋げる。 ⑤ＶＲ映像を活用した交通安全教育シミュレーターの活用を検討する。 ⑥危険な状況を再現するサイクルサミットを、教習所と連携して、実施する。 ⑦県内高校生の自転車事故多発状況に背景にした、自転車の危険運転防止のための高校生専用チラシを作成し、県内新入生全員に配布して、自転車安全運転の啓発を行う。 ⑧教育委員会と警察が協力し、自転車の利用に必要な基本的な交通ルールに関する短時間小テスト〔自転車検定（ミニテスト）〕を実施して交通法規等の再確認を促し、交通安全意識の高揚を図る。

	⑨警察官が交付する自転車警告票の集計データを活用し、違反行為が多発している地域の中高生への重点的な教育の強化を図る。 **（２）交通安全指導者に対する講習** ①協力企業（本田技研）と連携して、高校生の自転車事故を防止するための交通安全教室を各学校が主体的に行えるよう、教員向けの講習会開催を実施する。 ②県と教育委員会が主催し、警察と自動車教習所が協力して、道路への飛び出し等の危険な状況を再現した教員向けの研修会を実施し、交通安全教室を行うために必要な知識等の習得を図る。 **（３）高齢者への自転車交通安全教育・啓発** ①交通安全協会、県、警察及び群馬県自転車協同組合等が協力し、自転車の安全な乗り方を学び習得するための高齢者交通安全自転車大会を継続する。 ②高齢者を対象とした自転車交通安全教室（いきいきサロン等）を実施する。 ③高齢者運転免許更新時に、自転車事故の特徴や事故防止のポイント等の自転車事故防止の講習を実施する。 **（４）自動車ドライバー側への自転車安全教育** ①教習所と連携した運転免許教習者への自転車講習や、免許更新時における自転車交通安全教育を実施する。
２．自転車の安全利用の促進	**（１）ヘルメット着用促進** ① ヘルメット着用時の致死傷率・軽減等の効果の説明や、ダミー人形を活用した効果周知により、自転車利用者の自発的なヘルメット着用を推奨する。 ② ヘルメット着用モニター事業を継続実施し、着用促進に向けた課題を把握し、これを踏まえた効果的取組を検討の上、実施していく。 **（２）損害賠償保険加入促進** ①公立高校に対する（一社）全国高等学校連合会の賠償責任保険への加入促進する。 ②自転車保険の制度周知・加入促進の実効性を高めるため、県と包括協定を締結している企業と連携して、「群馬県版自転車保険」、「自転車保険加入チェックの仕組み」及び「保険アシストパートナー制度」を創設する。 **（３）自転車点検整備推進** ①群馬県自転車協働組合と協力し、学校の自転車安全教

		室等の機会を活用して、自転車の安全な利用に必要な自転車の安全点検・整備を実施する。
		（４）反射材の着用普及 ①自転車の夜間視認性向上を図るため、自転車車輪装着用スポーク反射材の配布等を検討、実施する。 ②夜間の自転車走行における身体の視認性向上を図るため、反射バンド等身体に装着できる反射材の配布等を検討、実施する。

目標Ⅲ　公共交通との連携強化による自転車利用の促進	
施　策	**具体的取組**
１．交通体系における自転車の役割の拡大	**（１）鉄道駅・バス停における駐輪環境の充実** ①通勤・通学等における自転車と公共交通との乗継環境を高めるため、市町村と交通事業者の連携による地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場整備（新設、改修、改善等）について相談窓口を設置する。
	（２）サイクルトレイン利用の推進 ①鉄道を挟んだ自転車利用促進のため、県内私鉄が取り組むサイクルトレインの効果的な利用モデルコースを設定し、広報する。
	（３）鉄道駅におけるレンタサイクル・シェアサイクル利用の推進 ①バス路線情報等に係る情報提供ツールに、「駅前レンタサイクル」情報を掲載し、駅から目的地への自転車移動の便宜を図る。
	（４）自治体支援等情報の周知・調整 ①事業実施に係る国関係省庁の補助制度、支援のための情報周知や、必要な調整を行う。
２．公共交通に対する意識を変える	**（１）モビリティマネジメントの取組、県民の意識啓発** ①通勤における自動車から自転車・公共交通利用への転換を図っていくため、交通事業者とそのメリットをＰＲする連携等の意見交換、検討を行い、自転車通勤の普及を図る。
	（２）自治体支援等情報の周知・調整 ①事業実施に係る国関係省庁の補助制度、支援のための情報周知や、必要な調整を行う。 **（Ⅲ－１－（４）①の再掲）**

目標Ⅳ　観光来訪の促進・地域活性化	
施　策	**具体的取組**
1．サイクリストにやさしい自転車環境の創出と情報提供、交流促進	**（1）県内自転車関連情報の積極的な発信** ①県内各地域が行う自転車関係イベントをはじめとする様々な自転車関連情報を積極的に発信する。
	（2）サイクリストの利便性向上 ① サイクリングマップについて、内容の充実を図りながら、提供を継続するとともに、活用策について検討する。 ②サイクリストの受入れ環境、サイクルイベント、サイクリングコース設定、分かりやすさの工夫など自転車利用を促進する県民ボランティア等と連携、協力しながら、検討する。
	（3）県境を越えた広域サイクリングロードの活用推進 ①本県から千葉県浦安市の東京ディズニーリゾートに繋がっている「利根川・江戸川サイクリングロード」を核とした、サイクルツーリズム拡大に向けた連携について、関係都県と検討する。
	（4）交流促進の企画、実施 ①県民ボランティア等との連携・協力による交流促進の企画、実施する。
	（5）自治体支援等情報の周知・調整 ①事業実施に係る国関係省庁の補助制度、支援のための情報周知や、必要な調整を行う。 **（Ⅲ－1－（4）①の再掲）**
2．公共交通を利用した来訪者支援	**（1）サイクルトレイン利用の推進** ①鉄道を挟んだ自転車利用促進のため、県内私鉄が取り組むサイクルトレインの効果的な利用モデルの設定・普及について、中期的な視点で検討する。 **（Ⅲ－1－（2）①の再掲）**
	（2）自転車＆サイクリスト専用サイクルトレイン運行 ①県内各地域が行う自転車関係イベント等に合わせた自転車＆サイクリスト専用サイクルトレインの運行について、鉄道事業者へ働きかける。
	（3）鉄道駅におけるシェアサイクル・レンタサイクル利用の推進

		①バス路線情報等に係る情報提供ツールに、「駅前レンタサイクル」情報を掲載し、駅から目的地への自転車移動の便宜を図る。 （Ⅲ－１－（３）①の再掲） **（４）自治体支援等情報の周知・調整** ①事業実施に係る国関係省庁の補助制度、支援のための情報周知や、必要な調整を行う。 （Ⅲ－１－（４）①の再掲）