(1)-2　本線上に設置するもの

1）経路案内

①　方面および距離の確認

高規格道路(自動車専用道路)に流入した地点、およびインターチェンジ間隔が大きい場合にはその中間地点に「方面および距離（106-Ｂ)」を設置し、方向と距離を案内するものとする。

「方面および距離（106-Ｂ）標識は「確認標識」と呼ばれるもので、高規格道路（自動車専用道路)の本線に流入した道路利用者が、方向および距離の確認をし、もしくは本線走行者に対して現在地から遠方都市までの距離を案内するためのものであり、インターチェンジの加速車線テーパー端から１km程度の箇所で、設置しやすく、視認しやすい箇所に設置する。

インターチェンジ間隔３km以下の場合には設置を省略することができる。

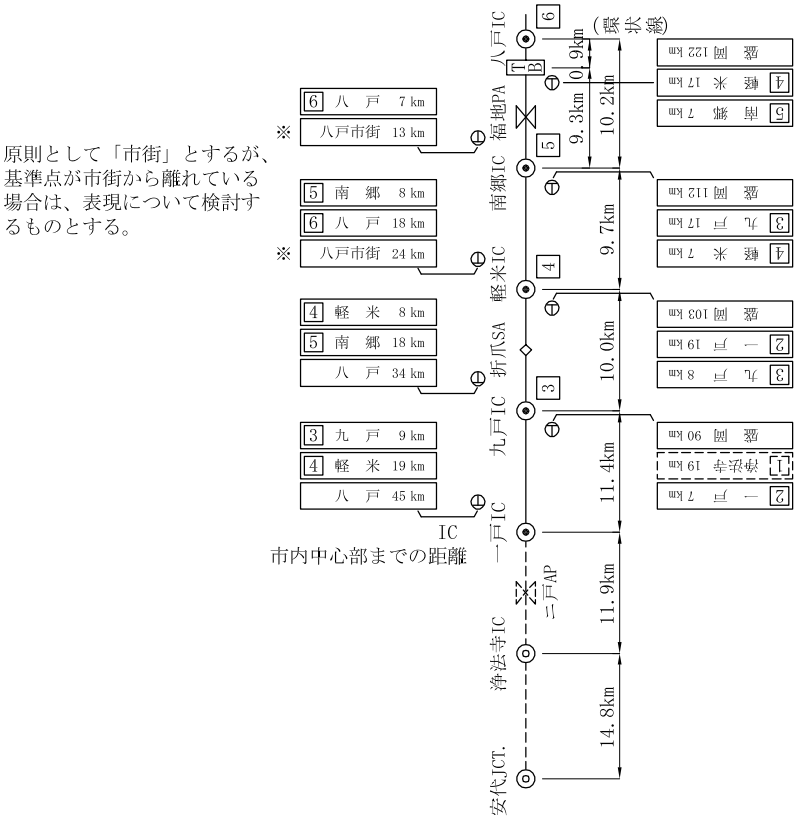
表示内容は上方二枚の板に次のインターチェンジと更にインターチェンジについてそれぞれのインターチェンジ番号、インターチェンジ名称およびインターチェンジまでの距離を表示し、最下段の板に遠方の大都市の名称とその中心点（中心地の基準点は国土交通省で定めている。）までの距離を表示する。

なお、暫定供用時などの場合、大都市までの距離は一般道を経由した距離表示とする。

路側に設置するのを原則とし、反射式（広角プリズム型）で照明は行わない。

橋梁・高架部はなるべく設置を避けることとするが、やむを得ず橋梁・高架部に設置する場合、路側式（複柱式）以外の設置方法を考える必要がある。照明も必要に応じて設置するものとする。

図1.8.20　（106-Ｂ）「方面および距離」



注）ローマ字併記は義務づけられているが、スペースの関係で省略した。

図1.8.21　次のインターチェンジ名と目標地名が同一の場合の表示例

② ジャンクションへの誘導

高規格道路(自動車専用道路)がお互いに交差、分岐する、いわゆるジャンクションの案内標識については、インターチェンジの出口案内標識と同様に一連の案内標識を設置するものとする。

ジャンクション表示を適用するジャンクションは第１種の道路相互、または第１種と第２種の道路がランプを介して直接接続するジャンクションとする。

ただし高規格道路(自動車専用道路)から上記以外の自動車専用道路に分岐し、しかも自動車専用道路以外の一般道路に出られない場合、通常のインターチェンジの出口案内標識によって案内するが、道路利用者に、一般道路に出られるとの誤解を与えないために「出口」の代わりに「JCT」を使用してもよいものとする。

(a) ジャンクションの基本的案内標識体系

① ２km予告標識（反射式）……インターチェンジの予告標識と同様、理論分岐端から２km手前でジャンクションの存在を予告案内する標識である。

注） 路側式（複柱式）で反射式（広角プリズム型）を原則とする。

注） 理論分岐端……本線車線とランプ車線が分岐する点である。

② １km予告標識（門型式・反射式（広角プリズム型））……理論分岐端から１km手前でジャンクションの存在を予告案内する標識である。

③ 500m予告標識（門型式・反射式（広角プリズム型））……理論分岐端から500m手前でジャンクションの存在を予告案内する標識である。

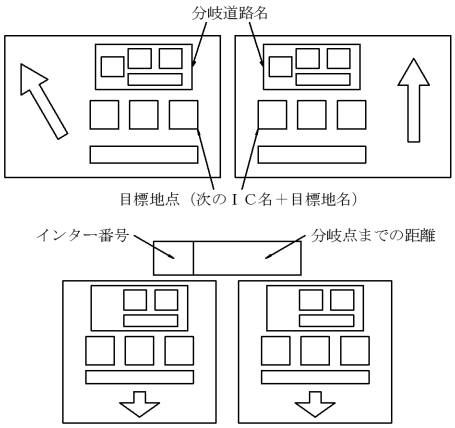
④ 行動点標識（門型式・反射式（広角プリズム型））……分岐部手前の行動点に設置し、分岐の行動を促す標識である。

⑤ 分岐点標識（門型式・反射式（広角プリズム型））……理論分岐端に設置し、分岐点であることを明らかにする標識である。

注）上記の一連の案内標識はあくまでも基本を示したもので道路構造等の条件で若干の設置位置変更は可能である。

ジャンクションの案内標識はインターチェンジ出口の標識以上に重要なものであってより目立つように、また道路利用者が確実安全に進行すべき方向に案内されるように①２km予告標識を除いては、車線の直上に門型式で設置することを原則とする。

(b) 「車線指定」と「車線推奨」



左図の場合を「車線推奨」と呼ぶ。
進路方向を矢印で示す。
道路形状に合わせて矢印の向きを変えることができるものとする。

左図の場合を「車線指定」と呼ぶ。
規制標識ではないので道交法等による規制力はないが表示方向に進行する車両以外は指定された車線を通行しないよう道路利用者に期待する。

「車線推奨」あるいは「車線指定」にするかは、車線ごとの交通量のバランスおよび道路線形等によって判断される。

②１km予告および③500m予告標識についてはそれぞれ、、JCT１km、JCT500mを標識の上に載せるものとする。

④行動点標識、⑤分岐点標識にはインターチェンジ番号、分岐点までの距離の表示はしないものとする。

なお、色彩については「インター番号」は白地に緑文字、「分岐点までの距離」は緑地に白文字とする。

(c) 表示内容についての解説

図1.8.22は、分岐点および行動点の標示例である。

原則として左手に次のインターチェンジ名称、右手に目標地名を表示する。目標地名は三枚板の確認標識で表示されているものを参考に決定するものとする。合体表示の表示方法は表1.8.8を使用する。

図1.8.22　ジャンクションの案内標識板（車線推奨の場合）レイアウト参考例

分岐方向の高規格道路(自動車専用道路)の表示方法は市街地案内標識の合体表示の表示方法と同一とする。

２km予告表示について、原則として道路名（道路機能）で行う。

つまり、２km予告表示について、分岐する道路名称を用いて表示する。

交差する道路名が類似しており、道路名では分かりづらい場合、都市名（目標地名）表示によって方向を案内するものとする。

横断道について通称名として都市名が使われる場合が多数あり、道路名による表示と、都市名による表示は類似していて、目標と方向が明瞭となり、分岐案内が明確になる。

道東道―道央道分岐　（道路名による分岐案内）

夕　張―苫小牧分岐　（都市名による分岐案内）

ただし、分岐部名の知名度が高く、道路名表示および都市名表示で矛盾したり、不都合の場合、分岐部名を使用するものとする。

図1.8.23　ジャンクションにおける２km予告標識レイアウト参考例

路線分岐部（ジャンクション）の形状が複雑で道路利用者にあらかじめ予告する必要がある場合、２km予告において図形表示をすることができるものとする。

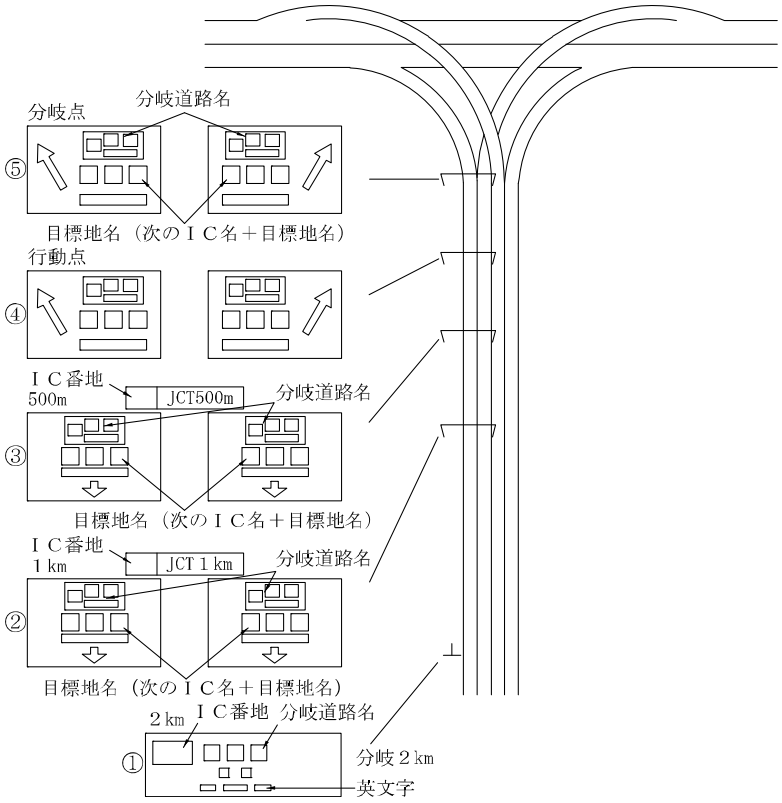
ジャンクションの案内標識には可変標示板が付加される場合があるので可変情報板設置要領との整合を図るよう注意する必要がある。

図1.8.24　路線確認表示板レイアウト参考例

ジャンクション通過後の確認標識はインターチェンジのものと同様とし、次のインターチェンジまでの距離、更に次のインターチェンジまでの距離、都市までの距離の３枚板で案内する。

ジャンクション手前での確認標識は原則として図1.8.25のように表示するものとする。
さらに、道路利用者に対する位置確認情報として、ジャンクション通過後200m程度の地点に路線の確認標示板を設置するものとし、路側式で反射式（広角プリズム型）を原則とする。

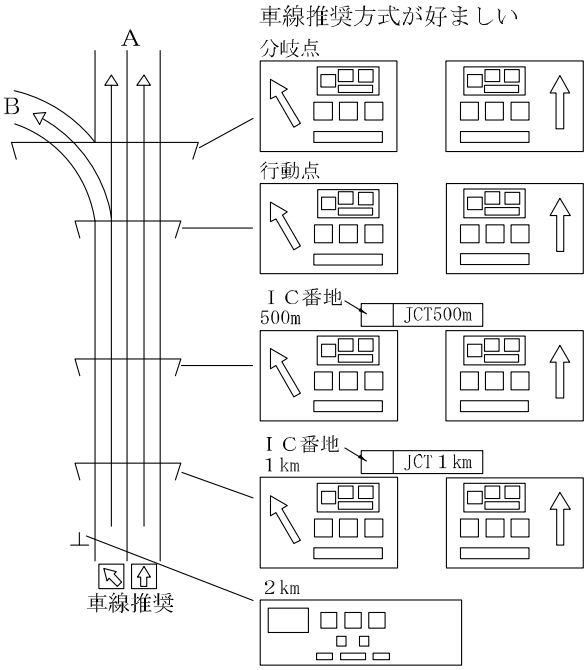
路線確認標示板の形状は、いずれの路線についても同型（栗型）とする。
ジャンクションの幾何構造と標識設置の関係
(a) Ｙ型分岐のような対等な分岐をする場合（ＴＹＰＥ-1）（分岐専用の付加車線がない場合）



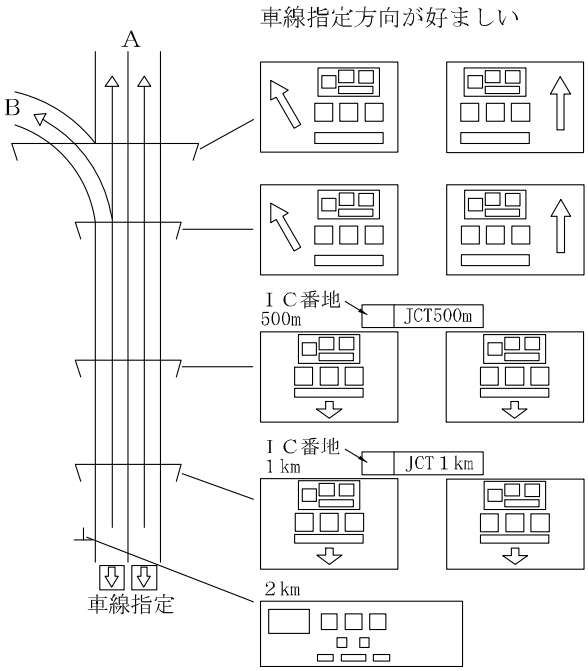
(b) インターチェンジ出口と同様の分岐をする場合（専用付加車線がない場合）（ＴＹＰＥ-2）

① Ｂ方向の交通流が少ない場合（ＴＹＰＥ-2Ａ）

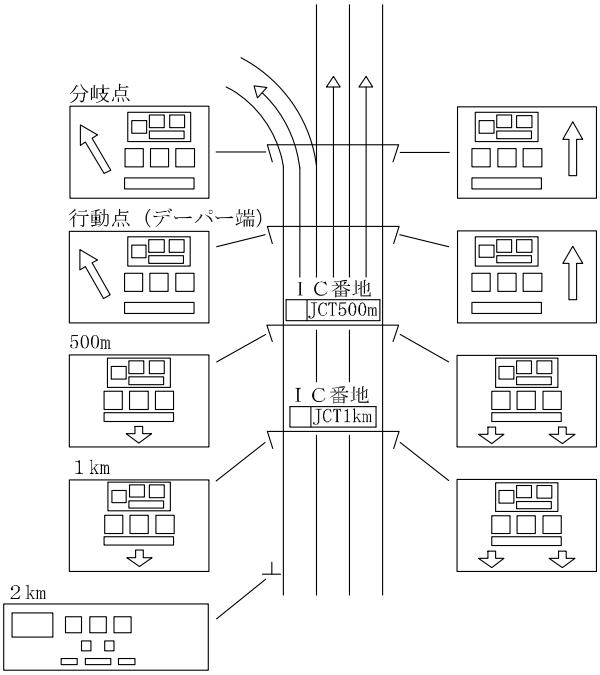
（走行車線にＡ、Ｂ方向の混合交通を許す）



② Ｂ方向の交通量が多く１車線の交通容量に近い場合（ＴＹＰＥ-2Ｂ）（走行車線にＡ方向の進行車両を混合させない。走行車線をあたかもＢ方向への分岐専用車線とする場合）



(c) 分岐専用の付加車線がある場合（ＴＹＰＥ-3）（Ｙ型分岐あるいはインターチェンジ出口と同様の分岐をする場合のどちらにもある場合）



以上は基本的考え方であるが、実際には方向により交通量が大きく異なったり、形状だけでは主方向が決まらない場合も多いので、そのような場合には、マーキングと合わせてケースバイケースで十分検討する必要がある。

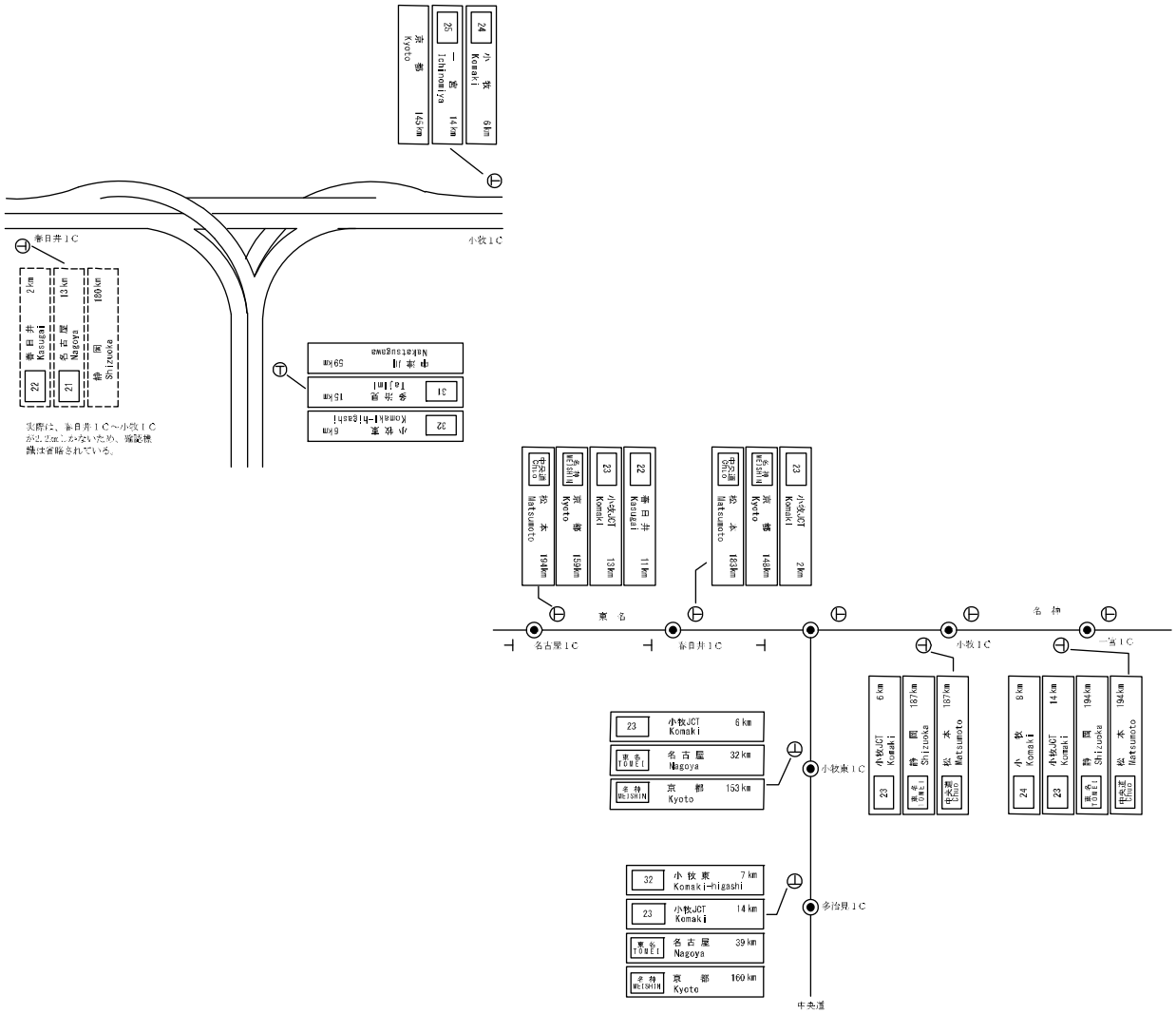
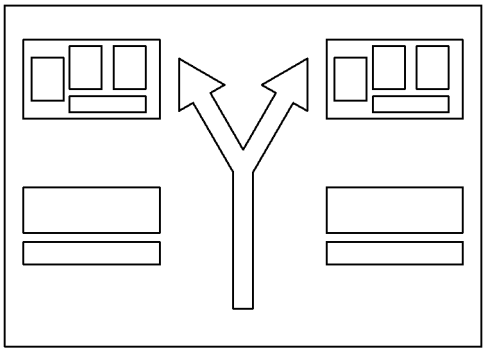


図1.8.25　ジャンクション関連の確認標識

視認性、判読性等のため四枚設置するのを限度とする。

４枝分岐の場合についても３枝分岐の考え方を基本に設置するものとする。

４枝分岐でランプ部で再度分岐する場合、あるいは２車線区間が分岐部になる場合、標準のレイアウトでは幅員の関係で設置できないことがある。そうした場合、別途検討するものとする。



③　接続する国幹道への誘導

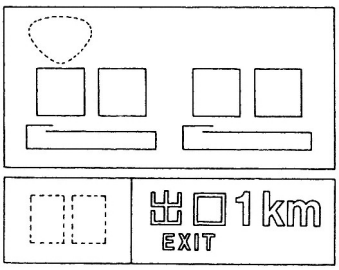
高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路の場合、直轄のみでは、インターチェンジ番号表示対象とならない場合でも、通常、旧道路公団に準じた標識の設計を行っているので東日本高速道路㈱と十分に協議して、不都合なくインターチェンジ番号が表示できるよう努める。

自動車専用道路の場合、一般道における合体表示のための通称名は道路名称そのものを用いてもよい。
ジャンクション等本線部において道路名称の表示が必要な場合、日常呼んでいる道路名称を用い、道路名称のローマ字を併記する。
道路にはＲＯＡＤを対応させ、バイパスにはＢＹ-ＰＡＳＳを対応させるのを原則とする。
日本語の文字数とのバランスにより必要な場合にはＲＯＡＤの省略形として（ＲＯＡＤ→ＲＤ．）を用いてもよいものとする。
新道には一般的にはＢＹ-ＰＡＳＳを対応されるのが望ましい。

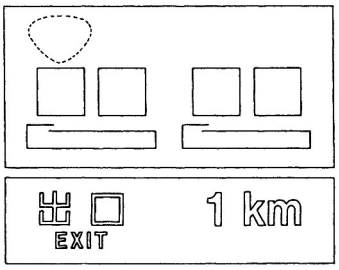
（インターチェンジ番号設置対象でない市街地案内標識）

図1.8.26　自動車専用道路の市街地案内標識レイアウト参考例

本線における出口案内標識についても、インターチェンジ番号の有無によってレイアウトを区分するものとする。



インターチェンジ番号有



インターチェンジ番号無

2) 地点案内

① 行政境界

高規格道路等上の市町村の境界には、「市町村（101)」を表示することができる。

この標識は主として、道路管理者や関係機関の業務上の必要性がある場合に設置するものである。

設置位置は境界線上またはそれより手前30m以内の左側路側とするが、止むを得ない場合は中央分離帯に設置する。

境界が長大橋(橋長50m以上)やトンネルになっている場合には、その途中に標識を設置するのが困難な場合が多いので、長大橋、トンネルを過ぎた地点に設置する。

市町村名のあとには必ず“市”“町”“村”の文字を記入する。標識板は緑地に白文字とする。

市町村(101)に代わり、カントリーサインも使用できる。

図1.8.27　「市町村」

② 著名地点

河川、湖、トンネルなど通行の通過目標となる地点には、「著名地点（114-C)」を設置し、その名称を表示するものとする。

著名地点案内は、道路利用者が現在位置（通過地点）を知る上での手がかりを与えるものであり、主として著名な河川（他地域住民が知っている程度の河川）を対象に設置する。

設置位置は、当該河川手前の左側路側とする。

なお、当該河川にかかる橋梁が長大(橋長50m以上)であったり、あるいは相当著名である場合には、その橋梁の延長を補助板で示す。

路側式で反射式（広角プリズム型）を原則とする。

図1.8.28　著名地点（114-C）

トンネル名称については全てのトンネルに設置し、設置位置はポータルの手前20m以内の地点とする。なお、トンネル延長が100m以上の場合には、その延長を補助板で示す。
設置位置は、左側路側に路側式によって設置することを原則とするが、トンネルなどで視認距離がとれないとき、中央分離帯に設置することも検討する。
標識は反射式（広角プリズム型）を原則とする。

図1.8.29　著名地点（114-C）

○○第１トンネル、○○第２トンネルのように同じ名称が連続する場合は、ローマ字併記としてDaiichi Tunnel、Daini Tunnelと表現する。

③ 接続する国幹道との境界

直結する国幹道、国道バイパス等との境界には、図1.8.30を設置して道路の管理区間を明白にし、道路利用者への情報提供に寄与するものとする。

図1.8.30　道路境界レイアウト参考例

道路管理者が異なる、国幹道と自動車専用道路が連続する場合、原則として国幹道の表示を優先して設置する。
道路管理者が同じ場合で、高規格道路（自動車専用道路）どうしが直結する場合は、ここまでを省略し、ここからを優先して設置する。
本標示板自体は、分岐部に設置される路線確認標示板と同じものである。
路側式で反射式（広角プリズム型）を原則とする。

3）出口案内

①　インターチェンジへの誘導

高規格道路（自動車専用道路）の出口分岐点の手前および出口分岐点付近には、「出口予告（109）」、「方面および出口の予告（110-A）」、「方面および出口（112-A）」および「出口（113-A、B）」を設置して、出口の予告、行動点および分岐点を案内するものとする。

なお、出口に直結する車線が設けられている場合には、出口の予告として、「方面、車線および出口の予告（111-A）」を設置することができる。

出口の案内標識は、インターチェンジに近づいた道路利用者に対して、インターチェンジ番号、インターチェンジ名称、行先地名、接続道路などを案内するもので、本線上に設置する標識では重要なものであるから、表示内容、設置位置を慎重に決めなければならない。

インターチェンジの出口付近に設置する一連の出口の案内標識は、図1.8.31のようにノーズ手前２㎞、１㎞およびテーパー端より400ｍの３地点に予告標識を設置し、テーパー端およびノーズ内に、それぞれ行動点標識および出口標識を設置する。

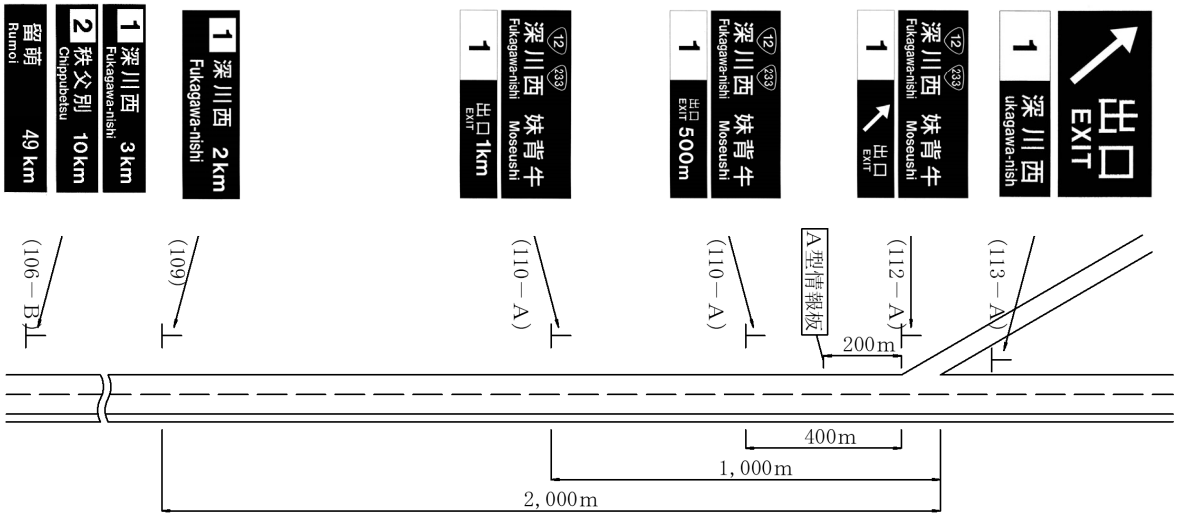


図1.8.31　出口案内の標識

図1.8.31のようにインターチェンジ名称は合計６回（方面および距離：106-Ｂも含む）表示されることとなるが、これは現実に大多数の道路利用者が行先地名により、自分の出るべきインターチェンジ名称をたよりに行動しているという調査結果をもとに、インターチェンジ番号とインターチェンジ名称の連続性を重視した体系としたためである。

したがって、インターチェンジ名称の決定に当たっては、このような標識の体系も考慮して図1.8.33の行先都市名の左側に表示するのに無理のないような名称にすることが大切である。

その意味でも、あまり文字数の多い名称とすることは、標識の判続性が悪くなるので、極力避けなければならないし、表示不適当な名称とすることは標識の連続性を損ない、また止むを得ず下段に補助板で示すことから、デザイン上もスッキリとしたものにできないため、視認性も悪くなるので避けるべきである。

ａ）２㎞手前に設置する予告標識

２㎞手前に設置する予告標識は手前のインターチェンジの確認標識の最上段と同じ表示内容でインターチェンジ番号とインターチェンジ名称を表示する。

路側に路側式で設置し、反射式（広角プリズム型）を原則とする。

図1.8.32　出口の予告

ｂ）１㎞および500ｍ手前に設置する予告標識

１㎞および500ｍの予告標識「方面および出口の予告（110-Ａ)」には、インターチェンジ番号、接続する道路の路線番号、そのインターチェンジから行ける原則として二つ以内の都市名および出口までの距離を表示する。

都市名の選択にあたって対象となる都市がいくつかあるときは、知名度、交通のＯＤ、人口、観光性などを総合的に判断して決めるものとする。

「北海道ブロック内の目標地の分類(案)」の目標都市名、接続道路上における案内標識に表わされている地名から選択する。

また、二つの都市名のうち左側に表示する都市名は、当該インターチェンジの名称と合致させることを原則とし、○○北のように都市名に「東西南北」を付したようなインターチェンジ名称の場合にも、その名称を都市名と同格とみなして、上記と同様に行先名欄の左側に表示する。

なお、暫定供用時などの場合、大都市までの距離は一般道を経由した距離表示とする。

図1.8.33　方面および出口の予告（110-Ａ）

距離の表示は、１㎞、500ｍを標準とするが、道路構造上やむを得ず標識の設置位置をずらす場合には、できるだけ読みやすい丸めた数字とし、実際の距離との差が１割以内であれば、切り上げ切り捨てをして表示するものとする。

接続する道路の路線番号は、例えば図1.8.33で国道12号は青地に白文字で表現する。

標識板の大きさは、接続する道路の路線番号を表示する場合には1,700×3,500㎜とするが、表示しない場合には1,250×3,500㎜に縮小する。

左側路側に路側式で反射式（広角プリズム型）を原則とする。

ただし、遮音壁等の関係で路側式が困難な場合では片持式とする。

遮音壁がある場合、対策方法として①路側式のかさ上げ、②片持式等があるが、経済性、施工性、視認性等十分に検討した上で実施するものとする。

ｃ）行動点標識

「方面および出口（112-Ａ)」の表示内容は、標示板の上方については、「方面および出口の予告（110-Ａ)」と同様とし、標示板の下方については、距離の代りに流出ランプ方向を示す矢印を表示する。

標識板の設置方法は左側路側に片持式により設置することを原則とし、反射式（広角プリズム型）とする。

図1.8.34　方面および出口（112-Ａ）

ｄ）分岐点標識

分岐点標識「出口（113-Ａ）、Ｂ)」には「出口」の文字と矢印、およびインターチェンジ番号とインターチェンジ名称を表示する。

図1.8.35　出口（113-Ａ）

図1.8.36　出口（113-Ｂ）

ノーズ内に（113-Ａ）を片持式で設置することを標準とする。
流出角がうすく、設置位置がノーズ先端より15m以上後退し、（113-Ａ）では視認性が悪い場合には、前に出して片持式とするか、（113-Ｂ）を路側式で設置するものとする。
片持式にする場合、ランプ側に張り出す。
積雪地域では、標識の前に設置される分岐点用点滅灯の高さが高いので、視認性に注意して設置する必要がある。
インターチェンジ名称が３字文以上の場合には、（113-Ａ）を設置することを原則とし、設置スペースが足りない場合には、必要に応じて片持式とする。
ただし（113-Ａ）と（113-Ｂ）を交互に設置するようなことはできるだけ避け、どちらかに統一するようにするのがよい。
これらは全て原則として反射式（広角プリズム型）とするが、判断を誤った車が衝突する可能性が高いので、これに対する防護を考慮する必要がある。

ｅ）予告標識
インターチェンジの出口を境に、本線部が片側２車線から１車線に縮小するような場合で、第１車線を出口への流出車線として利用する場合など、出口の車線を指定する場合には、（110-Ａ）にかわり、「方面、車線および出口の予告（111-Ａ）」を設置するものとする。
その場合、同時に「方面および車線（107-Ｂ）」を設置し、通過車両の走行車線を指定するものとする。

図1.8.37　方面、車線および出口の予告（111-Ａ）

図1.8.38　方面および車線（107-Ｂ）

表示内容は、「方面および出口の予告（110-Ａ）」と同様な表示を行うと同時に、車線を指定する下向きの矢印を表示するものとする。

流出車線として指定する車線の上方に、門型式により設置するものとする。設置箇所付近にオーバーブリッジがある場合にはオーバーブリッジへの添架を検討することとし、反射式（広角プリズム型）を原則とする。

ｆ）橋梁・高架部

橋梁・高架部では路側式（複柱式）では設置は難しいので片持式あるいは門型式とならざるを得ない。

ｇ）トンネル

トンネル等に隣接してインターチェンジがある場合、やむを得ずトンネル内に標識を設置せざるを得ない場合があるが、出口案内標識体系保持を優先して、標識設置するのを原則とする。

トンネル延長が１km程度以上の場合、トンネル内に出口案内標識を設置せざるを得なくなるが、出口案内標識は案内標識で最も重要なものであるのであえてトンネル内ではあっても設置することとする。

トンネル内での設置方法としては、路側式、頭上式等が考えられるが、視認性、換気等に留意して検討するものとする。

明り部に設置したのでは、所要の条件を満たすことができない場合には、標識をトンネル内に設置せざるを得ない。トンネル出口から手前200m以内には、坑口の明るさを考慮すると設置しない方がよい。

やむを得ずこの区間に設置する場合は、出口から100m以上手前で、かつ標識の輝度を高くするなどの措置が必要である。

テーパー端における行動点標識はテーパー端かあるいはそれより手前150m程度の区間内に設置するが、トンネル出口よりテーパーが始まるような場合、当該標識をノーズ側へ移設するよりは、トンネル内であってもテーパー端より手前に設置することが望ましい。

トンネル出口に設置する場合は、道路利用者がトンネルを出てから標示内容を読むのに必要な視認距離を確保する必要があり、トンネル出口から100m程度以上離れた地点となる。

トンネル入口から入口照明区間に相当する区間内（300m程度）には、道路利用者のトンネル内環境に対する慣れを考慮すると設置しないほうがよい。

やむを得ずこの区間内に設置する場合は、標識の視認性、判読性を考慮して標識の表面輝度を高くするなどの措置が必要である。

路側式

頭上式

図1.8.39　トンネル内出口案内標識（内部照明）（参考図）

ｈ）その他

連絡等施設と連絡等施設あるいは休憩施設等が隣接している場合、相互の標識体系が重複することがしばしば生じるが、こうした場合、２㎞の出口案内標識等を省略して標識体系の重複を避けて利用者の混乱を回避することが好ましい。

表1.8.8　出口案内標識の支柱方式および照明方式

出口標識の種類	４　車　線
２㎞予告	路側式、反射式（広角プリズム型）
１㎞予告	路側式、反射式（広角プリズム型）
500ｍ予告	路側式、反射式（広角プリズム型）
行 動 点	路側式、反射式（広角プリズム型）
ノ ー ズ	路側式（片持式）、反射式（広角プリズム型）

その他、トンネル内に休憩施設の案内標識の設置が必要な場合があるので、参考図として図1.8.40に例示した。

休憩施設の案内標識の解説は、「(4) 付属施設の案内」を参照のこと。（緑地に白文字とし、反射式（広角プリズム型）とする）

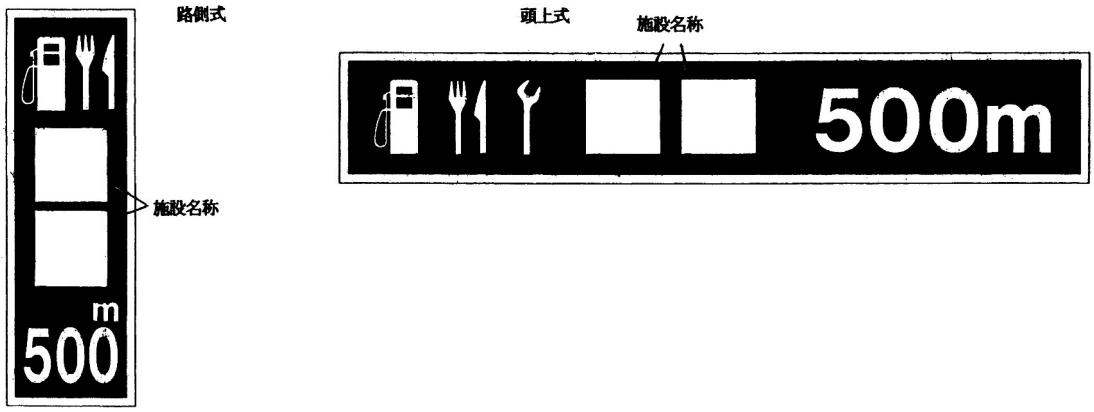
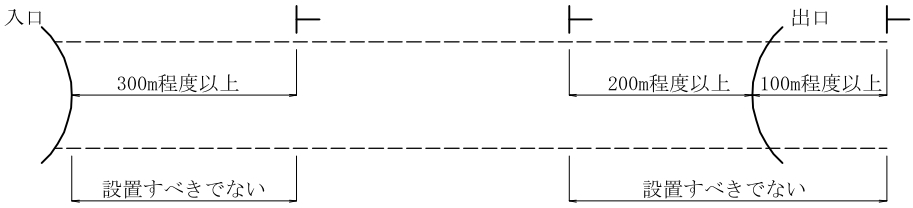


図1.8.40　トンネル内の休憩施設案内標識（参考図）



トンネル坑口付近は、野外輝度の影響を受けるので、出口部は坑口から約200ｍ、入口部はおよそ300ｍの区間は、やむを得ない場合を除いて、標識を設置しないことが望ましい。

4）付属施設の案内

① サービスエリアへの誘導

サービスエリアには「サービスエリア（116-2Ａ、2Ｂ）」をノーズ手前２km、１km、テーパー端に設置し、「駐車場（117-Ｂ）」を分岐点に設置して、サービスエリアの案内をするものとする。

また、サービスエリア内には駐車場の位置（大型車、小型車の位置）、給油所、修理所、レストハウス、高規格道路（自動車専用道路）本線の方向を表示する標識を適宜設置するものとする。

サービスエリアには、サービスエリア（116-2Ａ、2Ｂ）をノーズ手前２km、１km、テーパー端、分岐点に設置して、サービスエリアの案内をする。

表示内容はサービスエリアの備えている施設である給油所、レストハウス、修理所を表す図形によるシンボルを組合わせてサービスエリアを表示し、２km手前の予告、１km手前の予告とテーパー端の行動点にはサービスエリアの名称を表示する。

標識板は緑地に白文字とし、サービスエリア名については、白地に緑太文字とする。

ノーズ手前２km、１kmに設置する標識は、左側路側に路側式で反射式(広角プリズム型)を原則とする。

また、テーパー始点は片持式として反射式（広角プリズム型）とし、分岐点は路側式（単柱式）で反射式（広角プリズム型）を原則とする。

なお、サービスエリアに備わる施設のうちで、給油所、レストハウス、修理所等で欠けているものがあるサービスエリアについては、それに対応するシンボルを除いて表示する。

図1.8.41　「サービスエリア」（116-2Ａ）

図1.8.42　「サービスエリア」（116-2Ｂ）

図1.8.43　「サービスエリア」（116-2Ａ）

図1.8.44　駐車場（117-Ｂ）

表1.8.9　サービスエリア案内標識

ＳＡ標識の種類	
２ km 予 告	路側式、反射式（広角プリズム型）
１ km 予 告	路側式、反射式（広角プリズム型）
テーパー始点	片持式、反射式（広角プリズム型）
分　岐　点	路側式（単柱式）、反射式（広角プリズム型）

橋梁・高架部に設置することはなるべく避けるが、やむを得ず設置する場合は、路側式以外の支柱形式となる。

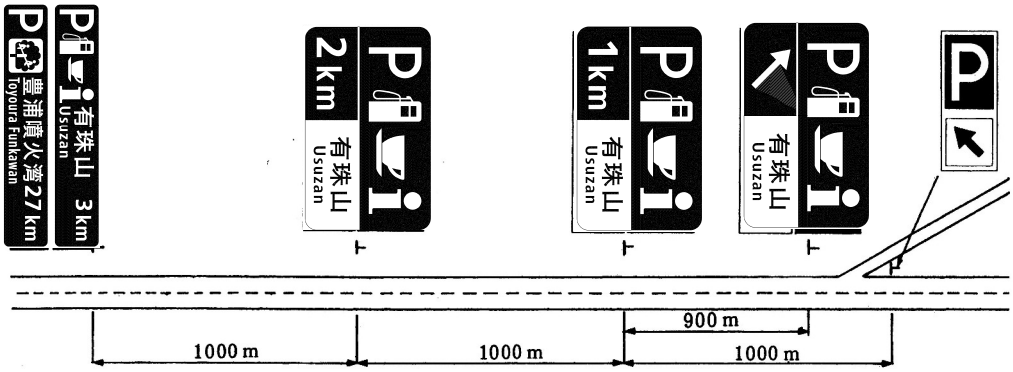


図1.8.45　休憩施設案内標識設置（サービスエリア）

② パーキングエリアへの誘導

パーキングエリアには「サービスエリア（116-2A、2B）」をノーズ手前１km、テーパー端に設置し、「駐車場（117-B）」を分岐点に設置して、パーキングエリアを案内するものとする。

パーキングエリアには「サービスエリア（116-2A、2B）」をノーズ手前１km、テーパー端に設置し、駐車場（117-B）を分岐点に設置して、パーキングエリアを案内する。
橋梁・高架部に設置することはなるべく避けるが、やむを得ず設置する場合は路側式以外の支柱形式とする。

図1.8.46　「サービスエリア」(116-2A)

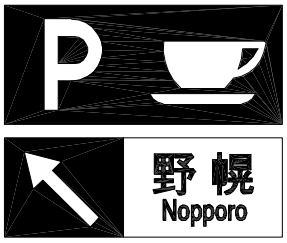


図1.8.47　「サービスエリア」(116-2B)

図1.8.48　「駐車場」(117-B)

表示内容は１㎞手前、テーパー端の標識については上方の板に駐車場「Ｐ」を表示し、軽食堂、給油所、修理所などの施設が設けられるときは、シンボル（軽食堂は「コーヒーカップ」、給油所、修理所はサービスエリアと同じ）により、これら施設を表示する。
また、下方の板に「１㎞」または矢印とパーキングエリアの名称を表示する。
分岐点に設置する標識については、たて長の「Ｐ」と矢印を表示する。
標識板の色は、サービスエリアと同様とする。
１㎞手前、テーパー端の標識については、左側路側に路側式により設置し、分岐点は路側式（単柱式）で反射式（広角プリズム型）を原則とする。

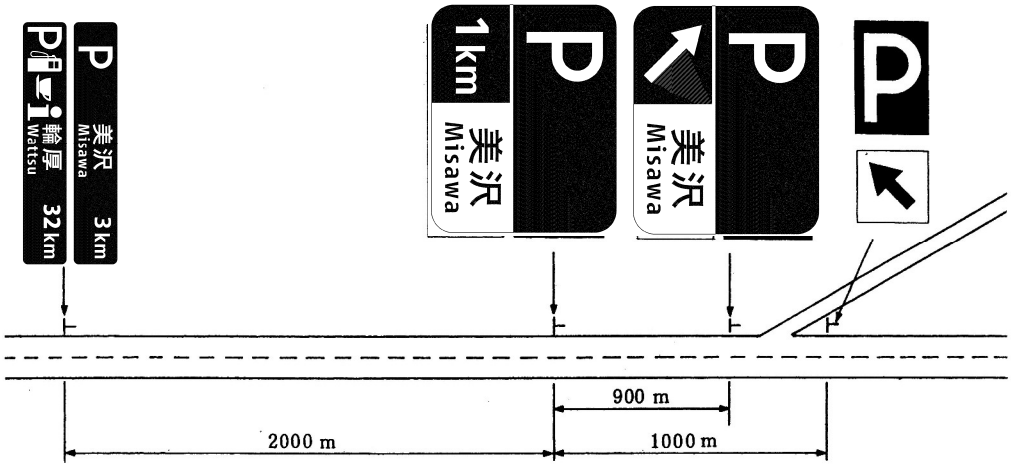


図1.8.49　休憩施設案内標識設置（パーキングエリア）

表1.8.10　パーキングエリア案内標識

ＰＡ標識の種類	
１ ㎞ 予 告	路側式、反射式（広角プリズム型）
テーパー始点	路側式、反射式（広角プリズム型）
分　岐　点	路側式（単柱式）、反射式（広角プリズム型）

③ 休憩施設の予告

ノーズ手前３㎞に「休憩施設予告案内標示板」を設置し、道路利用者に直近と一つ先の休憩施設の位置を知らせ、一施設に偏ることなく、休憩施設の有効利用を図る。

表示内容は、休憩施設の備えているサービス施設である給油所、レストハウス、修理所、売店を表す図形によるシンボル、休憩施設名称および休憩施設までの距離とする。
この場合、標示板の横寸法が過大となるため、表示優先度の低いＰを省略することとする。
なお、休憩施設に備わる施設のうちで、給油所、レストハウス、修理所等で欠けているものがある場合はそれに対応するシンボルを除いて表示する。
標識板の色は緑地に白文字とする。標識令にない標示板である。
ジャンクションに隣接する休憩施設の手前で当標示板を設置する場合、同一路線の一つ先の休憩施設を表示することに止めるものとする。
路側式で反射式（広角プリズム型）を原則とする。
橋梁・高架部に設置することはなるべく避けるが、やむを得ず設置する場合は、路側式以外の設置方式とする。

図1.8.50　休憩施設案内標識（116）

④ 道の駅への誘導

高規格道路（自動車専用道路）の出口付近において、一般道路に接して設置された道の駅を案内する必要がある場合、「道の駅及び距離（116)」、「道の駅の予告（116-2Ｃ)」を設置して、その位置を案内する。

「道の駅の予告（116-2Ｃ)」の標識は、高規格道路（自動車専用道路）出口の手前に設置する。

この場合において、案内する道の駅は一般道路との交差部から概ね１km以内に設置されているものを原則とするが、なるべく５００ｍ以内とすることが望ましい。ただし、ＩＣ間に設置されている道の駅であって、高規格道路（自動車専用道路）の通行者の走行距離が著しく変化しない場合、当該出口の前後区間に相当程度、道の駅が存在しない場合等においてはこの限りではない。

また、道の駅を案内する場合には、必要に応じて、道の駅を表す記号を表示することとする。なお、当該標識の設置及び管理については、設置される道路の道路管理者が行うこととする。

「道の駅及び距離（116)」、「道の駅の予告（116-2Ｃ)」の標識表示は青素地、白文字及びその逆とする。

図1.8.51　「道の駅及び距離」(116)

図1.8.52　「道の駅の予告」(116-2Ｃ)

⑤ 非常電話および非常駐車帯

非常電話、および非常駐車帯にはそれぞれ（116の４）「非常電話」、(116の６）「非常駐車帯」を設置して、その位置を案内する。

「非常電話（116の４)」の標識は、非常電話の上方または非常電話の収納ケースと一体にして設置し、必要に応じて内部照明を行うものとする。

「非常駐車帯（116の６)」の標識は、非常駐車帯のテーパー端に設置し、反射式（広角プリズム型）とし照明は行わない。

「非常駐車帯（116の６)」は路側式（単柱式）にて設置する。

図1.8.53　「非常電話」(116-２)

図1.8.54　「非常駐車帯」(116-４)

非常駐車帯と非常電話が隣り合った箇所に設置される場合、下記の表示内容の標示板を用いてもよいものとする。

図1.8.55　非常駐車帯、非常電話併設標識

一般明り部では、非常電話機の設置場所の前後300ｍの位置に非常電話案内標識を設置するものとする。
道路利用者が必要とする標示板であることを考慮して、道路方向に対し30°～45°傾けて標識の下端1.5ｍの高さに設置するものとする。
防護柵に設置するのを原則とするが、必要に応じて土中埋込式とする。
路側式（単柱式）で反射式（広角プリズム型）を原則とする。

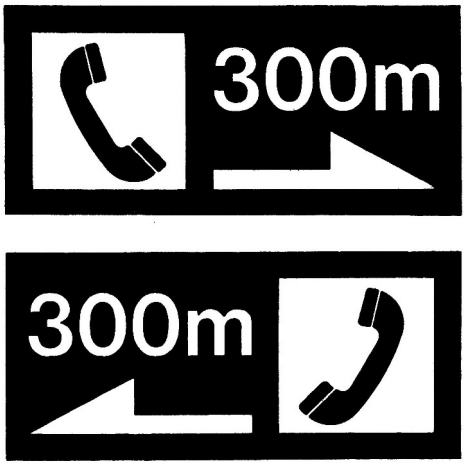


図1.8.56　非常電話案内標示板

⑥ バスストップ

高規格道路(自動車専用道路)で単独で設置されるバスストップには、「バスストップ」を設置するものとする。

「バスストップ」

図1.8.57　バスストップ案内標示板

この標示板は路線のバスの停留所であることを示すと同時に、一般の車両が入らないようにすることを目的としたものである。
また、本線上の道路利用者が現在走行している位置の確認のためにバスストップの名称を表示したものである。
設置位置は、減速車線テーパー端とする。
左側路側に路側式で設置する。
反射式（広角プリズム型）を原則とする。
なお、インターチェンジおよびサービスエリアに併設されるバスストップにおいては、ランプとの分岐点に出口（矢印）標識あるいはサービスエリア案内標識および路線バス（矢印）を設置し、バスストップ名称の表示は行わない。
標示板の色は、サービスエリアと同様とする。

⑦　道路終点

高規格道路（自動車専用道路）の終点（部分供用時の仮終点を含む）には、「終点」(A)、(B)を設置するものとする。

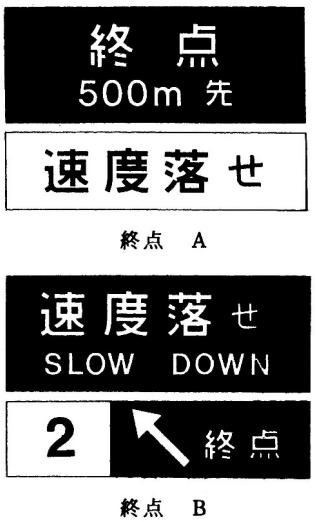


図1.8.58　高規格道路(自動車専用道路)の終点表示

500m手前に「終点」(A)を設置し、減速車線テーパー端に「終点」(B)を設置する。

これらは将来、予告標識、行動点標識に変わるものであるから、板の寸法、支柱、照明は、500mの出口予告標識および出口の行動標識に準ずるものとする。

標示板の色は、緑地に白文字とし、(A)の速度落せの標示板は、白地に緑文字とする。

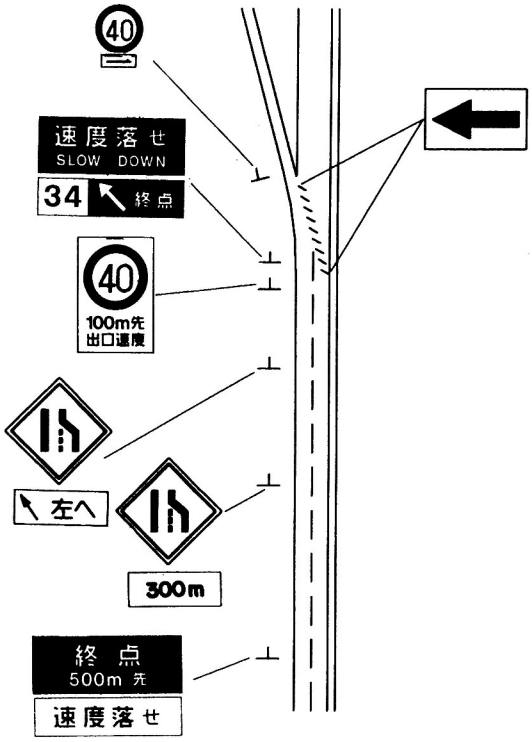


図1.8.59　端末インターチェンジ終点部の設置例

⑧ 登板車線

登板車線には「登板車線（117の２－Ｂ）」(A)、(B)、(C)および(D)を設置するものとする。

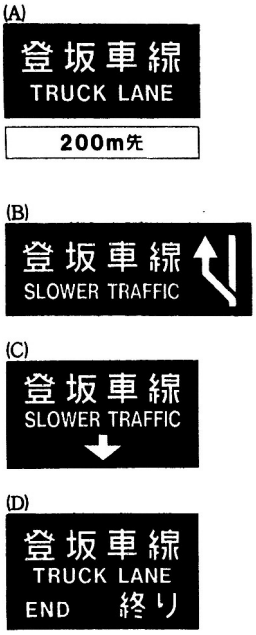


図1.8.60　登板車線（117の２－Ｂ）

登板車線のテーパー端の手前200ｍの地点に(A)を設置して登板車線の存在を予告すると共に、遅い車は登板車線に入るように指示する。

次いでテーパー端に(B)を設置して登板車線の始まりを示し、終点側テーパーの始点に(D)を設置して、終りを示す。また、登板車線が長い場合には、必要に応じて途中に(C)を設置して車線指定するものとする。

このとき同時に、「走行車線」「追越車線」も表示するものとする。

(A)(B)および(D)は左側路側に路側式によって設置するが、(C)は片持式とする。ただし、オーバーブリッジをできるだけ利用するものとする。

登板車線、走行車線、追越車線が一列に並ぶ場合は門型式となる。

標識板は緑地に白文字とする。

路側式の場合いずれも反射式(プリズム型)を原則とする。

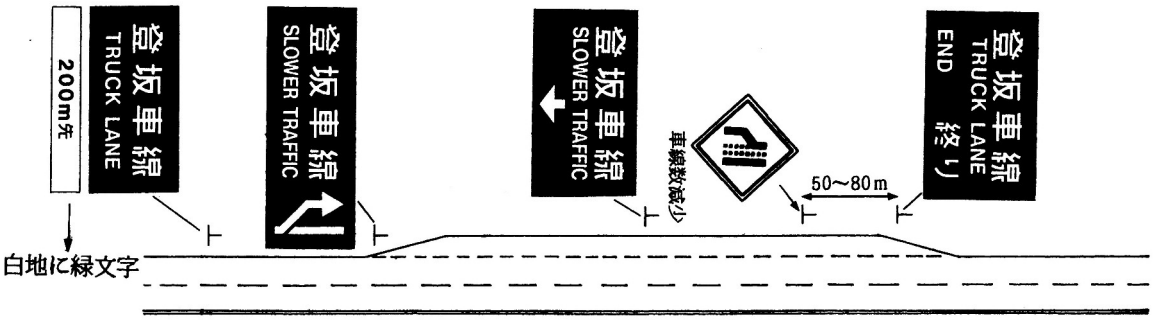


図1.8.61　登板車線設置例

⑨ 追越車線の予告

追越車線の手前1.5km～2.0kmに追越車線予告標示板を設置する。

図1.8.62　追越車線予告標示板

対面二車線区間を走行している道路利用者に追越車線のあることをあらかじめ予告して利用者サービスに努めるものである。

路側式で反射式（広角プリズム型）を原則とする。

なお、二車線区間では、一般的にインターチェンジ、ジャンクション等の連絡等施設やサービスエリア等の休憩施設の位置に付加車線を設置している場合が多いが、そうした場合には２km予告に併設して追越車線の予告を行う。

ただし、パーキングエリアについてはノーズから２km手前に単独で設置する。

追越車線始まりには、追越車線延長を設置することができる。

⑩ 走行車線と追越車線

高規格道路（自動車専用道路）の本線には、「走行車線」「追越車線」を適当な間隔に設置するものとする。

図1.8.63　「走行車線」

図1.8.64　「追越車線」

この標示板はキープレフトの原則を表示したもので交通標語のような意味合いを持ったものである。

したがって、道路利用者が高規格道路（自動車専用道路）の走行方法に慣れるにしたがって不要なものとなる。

インターチェンジ間に１カ所を原則とするが、インターチェンジ間隔が短い場合（５km以下）には設置を省略する。

オーバーブリッジ等既設の構造物に設置することを原則とする。

高速道路が開通して20年以上たった今日、道路利用者も高速道路走行に慣れたと思われるので、あえて門型式にしてまで、設置する必要性は少ない

標示板は白地に緑文字とする。

反射式（広角プリズム型）を原則とする。

⑪ 車間距離の確認

高規格道路（自動車専用道路）の本線には、道路利用者に適正な車間距離確保の注意を喚起するため、「車間確認」を適当な位置に設置するものとする。

適正な車間距離を確保するよう道路利用者の注意を喚起するために標示するもので、設置場所は道路の線形やインターチェンジ、サービスエリア等からの距離を考慮してインターチェンジ間に１カ所以上、１カ所で２回「車間確認」のための一連の標示をする。

ただし、インターチェンジ間が短い場合には、省略することができるものとする。

表示方法は、車間距離確認基点の手前200mに「車間確認」(A)を設置し、車間距離確認の予告を行う。

次に、車間距離確認の基点として「車間確認」(B)を表示し、以下規制最高速度に応じて「車間確認」(C)および「車間確認」(D)を設置する。

(C)は規制最高速度（km/時）の1/2の数値（m）および地点(D)は規制最高速度に合わせた数値および地点とする。

車間確認(C)では規制最高速度80km/ｈの場合は40m地点を表示し、規制最高速度100km/ｈの場合は50m地点を表示する。

車間確認(D)では規制最高速度80km/ｈの場合は80m地点を表示し、規制最高速度100km/ｈの場合は100m地点を表示する。

「車間確認」のための一連の表示を２回繰り返す場合、規制最高速度の違いに係わらず200mの間隔をとるものとする。

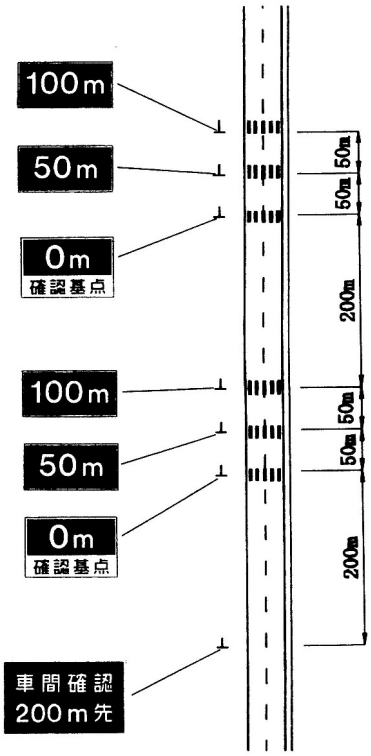


図1.8.65　車間距離確保

図1.8.66　「車間確認」(D)

図1.8.67　「車間確認」(C)

図1.8.68　「車間確認」(B)

図1.8.69　「車間確認」(A)

標示板は緑地に白文字とし、路側式で反射式（広角プリズム型）を原則とする。
また、(B)、(C)、(D)地点には路面表示を行い、設置効果を高める必要がある。路面表示の詳細は下図のとおりとする。
路面表示は等間隔である必要はなく、わだち部分へペイントが入らぬような間隔で設置を検討することが維持管理上望ましい。
線形や道路構造によってわだちの位置が変動するので現地に合わせた検討が必要である。

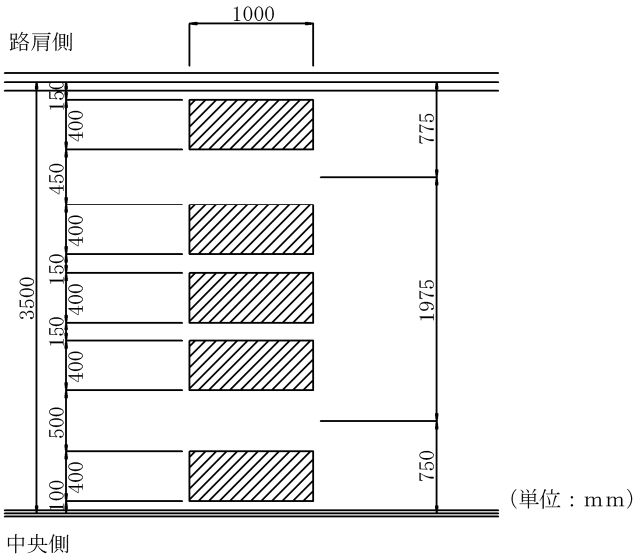


図1.8.70　車間確認のための路面表示（参考図）

⑫ 中央線

非分離構造の２車線道路では、道路中央を示す「中央線（406)」を設置することが望ましい。

暫定的な車線運用をしている箇所で、特に片側２車線と対向する１車線の間を中央線としている３車線断面の区間等には、中央線の標示をすることが望ましい。
また、暫定２車線の区間や対面２車線の道路でも、冬期積雪により路面標示が見えない場合など、必要に応じて設置することができる。
なお、設置する場合には、オーバーブリッジ等を利用して設置することが望ましい。反射式（広角プリズム型）を原則とする。
また、分離構造の２車線道路では、中央分離帯が設置されるため中央線の表示を行う必要はない。

図1.8.71　「中央線」(406)

⑬ トンネル出口または避難通路

トンネル内には、必要に応じて誘導標示板を設置して、その出口または避難通路を案内するものとする。

道路トンネル内には、トンネル防災の必要性から、必要に応じて、誘導標示板を設置するものとする。
誘導標示板には、トンネル出口または避難通路までの距離や方向等を表示し、その高さは、路面上、約1.2mとすることを標準とする。
表示する距離数は、10m単位に丸めた数字とすることが望ましい。原則として約200m間隔で設置するものとする。（図1.8.72参照）
人の向きは数字の多少にかかわらず左向きを原則とする。
また、避難通路のあるトンネルでは、避難通路の入口に図1.8.73を設置しその位置を明示する。〔その設置位置は、図1.8.75を参照のこと。〕
図1.8.72の標示板には、必要に応じて内部照明を施すものとする。
照明を行わず全面反射式とする場合には、標示板の視認性を考慮し、標示板の四辺を緑色の縁線で囲むとよい。
標示板は避難連絡坑のない場合は原則として反射式とするが、防災上の危険度等を十分に考慮して内照式とすることができるものとする。
ただし、避難連絡坑のある場合は内照式とする。

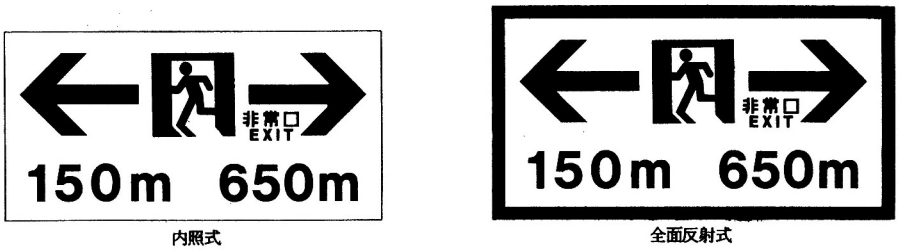


図1.8.72　誘導標示板

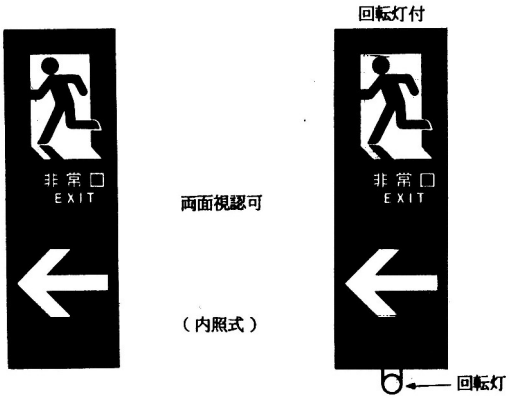
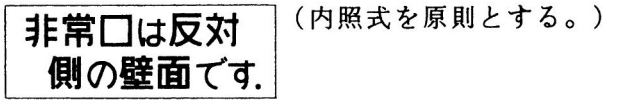


図1.8.73　非常口表示灯

非常口表示灯の人の向きは矢印の方向に合わせるものとする。



（内照式を原則とする。）

図1.8.74　非常口案内標示板

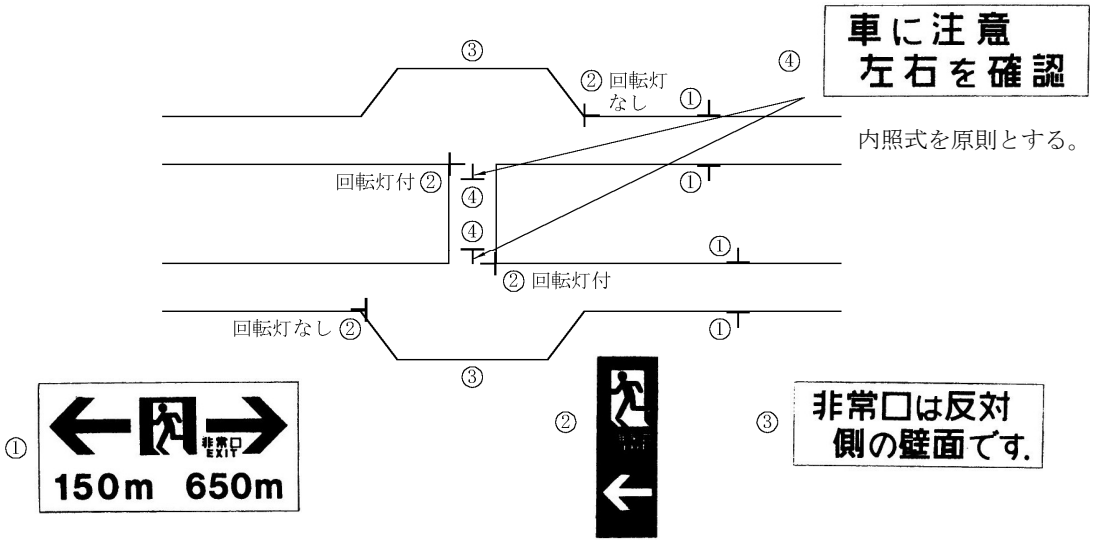


図1.8.75　避難通路口への誘導および案内標示板配置図

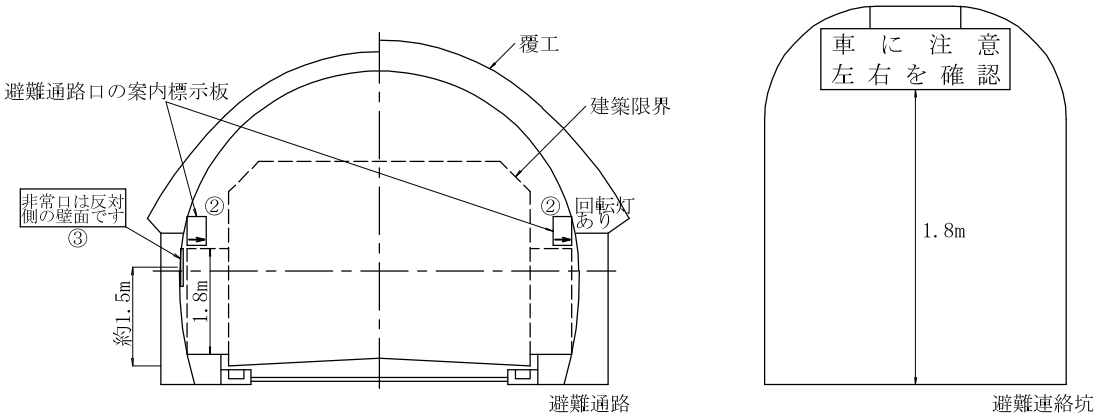


図1.8.76　避難通路口の案内標示板の設置位置

⑭ チェーン着脱場

チェーン着脱場の手前１km、分岐点および入口付近には、「チェーン着脱場予告標示板」、「チェーン着脱場分岐標示板」「チェーン着脱場」を左側の路側、車道の上方または中央分離帯に設置して、その位置を案内するものとする。

チェーン着脱場の案内標示板はチェーンの装着、取外し、または脱着のための施設を案内するものである。

「チェーン着脱場」には、チェーンの着脱を示すシンボルマークと、「チェーン着脱場」の文字を表示する。

絵表示は原則としてヨコ型とするが、設置スペースを考慮のうえ、やむを得ない場合にはタテ型とすることができる。

当該チェーン着脱場において、チェーンの装着あるいは離脱のどちらか一方しか行われないような場合には、視認性を考慮し、主張する図柄をタテ型の場合は上、ヨコ型の場合は右に配し、矢印は主張する図柄に向けるものとする。

主張する図柄を上または右に配するのは、設置上、視認性がよいからである。

冬期以外は撤去するか、マスキングすることが望ましい。

チェーン着脱場の手前において、チェーン着脱場を予告案内する必要がある場合には、「チェーン着脱場」に、チェーン着脱場までの距離を表示した予告標示板を設置して案内するとよい。

なお、積雪寒冷地において、休憩施設がチェーンベースとして利用できる場合があるので、本線上の休憩施設への案内標識に補助板等で案内をするとか、休憩施設内でチェーン着脱ができる等の表示が必要と思われる。

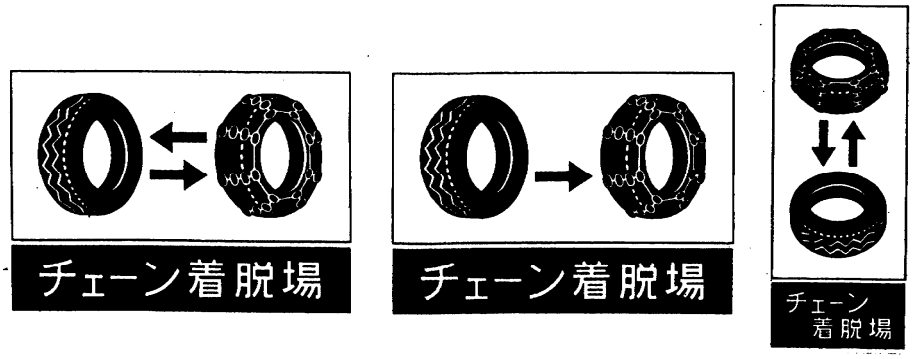
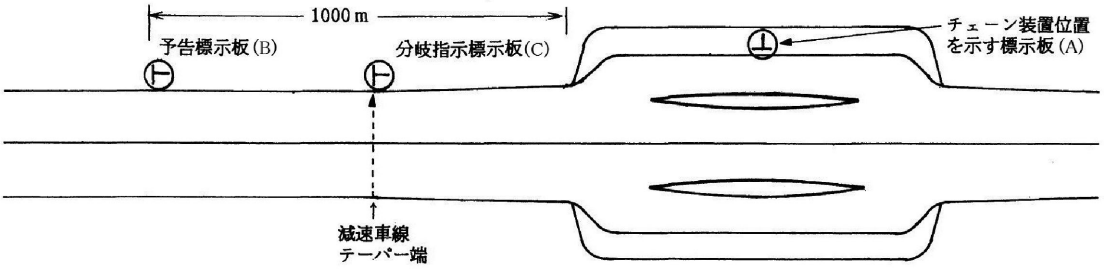
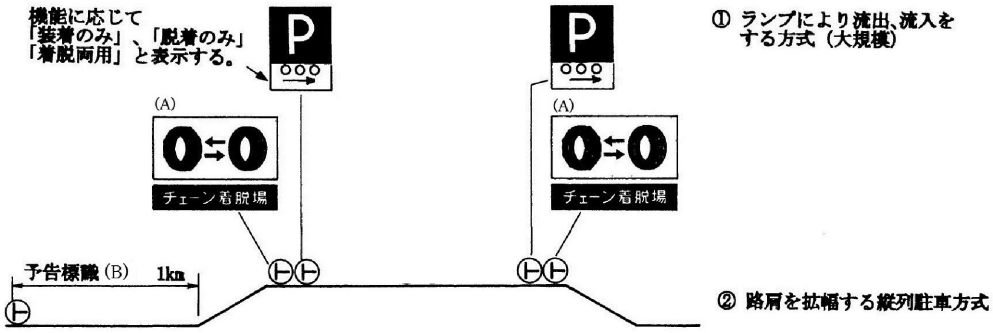


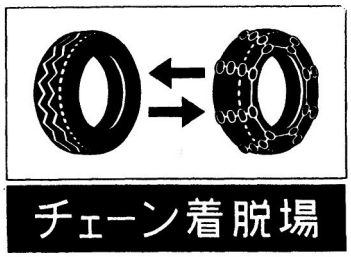
図1.8.77　チェーン着脱場



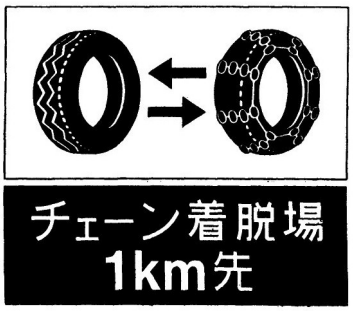


注）チェーン着脱位置を示す中間地点の標示板は施設規模に応じて設置する。

A．チェーン着脱位置を示す標示板



B．予告標示板



C．分岐指示標示板

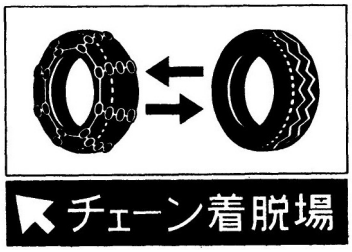


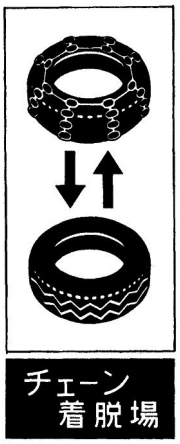
図1.8.78　チェーン着脱場

表1.8.11　チェーン着脱場の支柱方式および照明方式

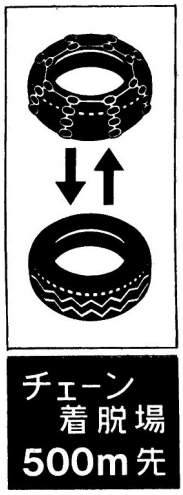
チェーン着脱場の 標 示 板 の 種 類	4　車　線
1　km　予　告 テーパー始点 チェーン着脱場	路側式、反射式（広角プリズム型） 路側式、反射式（広角プリズム型） 路側式、反射式（広角プリズム型）

注）パーキングエリアの照明方式、設置方式に準じて決定した。

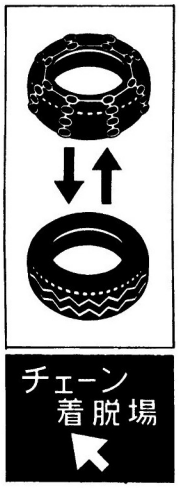
A．チェーン着脱位置を示す標示板



B．予告標示板



C．分岐指示標示板



⑮ ハイウェイラジオ

ハイウェイラジオにより道路交通情報を提供している箇所には、案内標示板を設置するものとする。

ハイウェイラジオにより道路交通情報を提供している箇所には、必要に応じて下図に示すような標示板を設置して、その提供区間の予告および提供区間の案内を行うものとする。

なお、案内標示板は、２可変標示板とし、ハイウェイラジオを放送していない場合には、無表示(白色)とする。

路側式を原則とする。

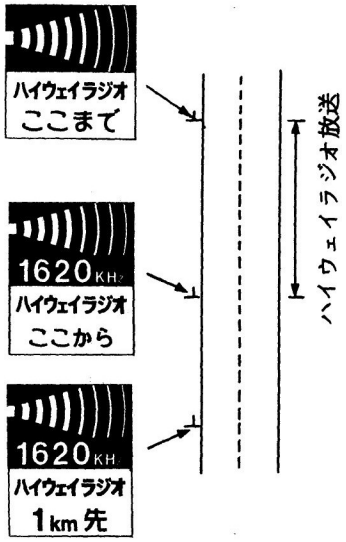


図1.8.79　ハイウェイラジオ案内