

生活道路対策エリアの取り組み事例 ～宮町地区・錦町上杉地区～

令和4年12月

仙台市建設局道路計画課

1. 宮町地区・錦町上杉地区の概要

～宮町地区・錦町上杉地区の特徴～

- ・所在地：仙台市青葉区(仙台駅の北側)
- ・仙台市中心部に位置する幹線道路に囲まれた地区であり、幹線道路からの生活道路内への通抜け車両が多い。
- ・宮町通や生活道路では自転車利用者が多い。



凡例

- 宮町地区の対策エリア
- 錦町上杉地区の対策エリア
- 通抜け車両が多い路線

・周辺の幹線道路の渋滞を避けるための抜け道利用が多い
 ・交差点を中心に事故やヒヤリハットが発生

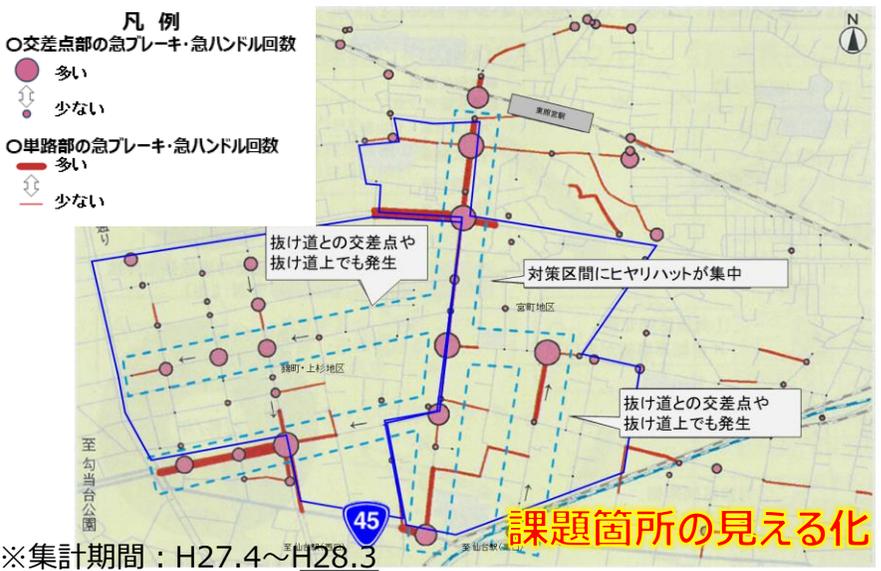
・周辺の幹線道路の渋滞を避けるための駅東方向からの通抜けの利用が多い。
 ・交差点を中心に事故やヒヤリハットが発生

至 仙台駅

※対策エリアは実施する対策箇所を含む範囲を設定

2. 主な取り組み経過

①ビッグデータ (ETC2.0プローブデータ)を活用した地区の分析



地区	実施年月	実施内容
	平成28年～	・ビッグデータを活用した地区の分析
宮町地区	平成29年6月～12月	・※協議会による意見交換 ・現地合同点検
	平成30年3月～平成31年2月	・安全対策実施
錦町上杉地区	令和元年7月1日(月)	・※協議会による意見交換 ・現地合同点検
	令和元年12月2日(金)	※協議会による意見交換
	令和2年2月～6月	・安全対策実施
整備効果検証	令和4年6月～7月	・小学校区単位(上杉山通小学校、北六番丁小学校、東六番丁小学校)で協議会を開催し、整備効果に関する意見交換会を開催

※協議会：小学校、PTA、連合町内会長、宮町商店街振興会、県警、国交省、仙台市が参加



3. 宮町地区・錦町上杉地区における対策の方向性

事故が起きる前に対策する

交通弱者である児童などの安全を確保

■ 歩行中・自転車運転中の事故は自宅周辺で発生している現状を踏まえ、小学校周辺を中心に「生活道路」の安全性を高める。

幹線道路

自動車交通を担う道路（北四番丁岩切線・愛宕上杉通・宮町通等）

生活道路

歩行者中心の暮らしの道路（幹線道路に接続する幅が狭い道路）

対策の方向性

生活道路の通過交通量を減らす

宮町通から進入しにくくする

生活道路を走行する車両速度を抑える

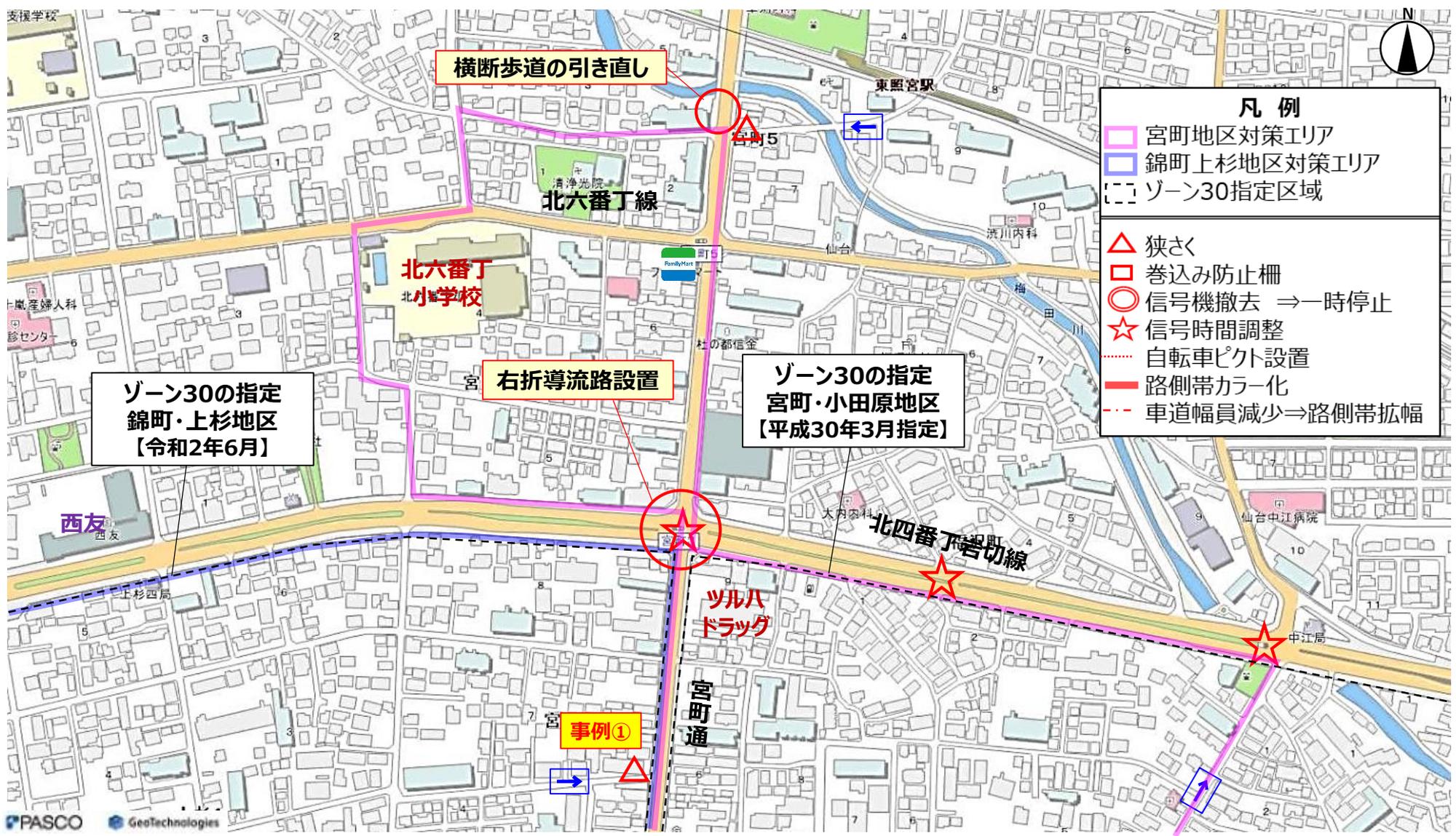
生活道路を走行しにくくする

幹線道路との交差点の安全性を高める

車両からの防護や車両の速度抑制

4. 実施した主な交通安全対策箇所①

協議会で検討した対策を道路管理者と交通管理者が連携し、ゾーン30の指定や各種交通安全対策を実施した



4. 実施した主な交通安全対策箇所②



5. 主な実施対策 事例①：狭さく

○実施した対策 (道路管理者)

- 宮町通への流出部の
狭さく+区画線引き直し+標識の大型化

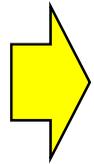
○期待した対策効果

- 交差点手前の減速や注意喚起の促進
- 宮町通への右左折時に自転車や歩行者との巻き込み事故の防止

○実施した対策に関する地域の声

- 交差点付近で車が減速するようになり、安全になったと感じる

※令和4年6月下旬から7月上旬に実施した3回の意見交換会（地域・学校・行政で構成）で挙げられた意見



5. 主な実施対策 事例② 路側帯拡幅

○実施した対策 (道路管理者)

- ・ 車道幅員を減らし**路側帯拡幅** + 中央線削除

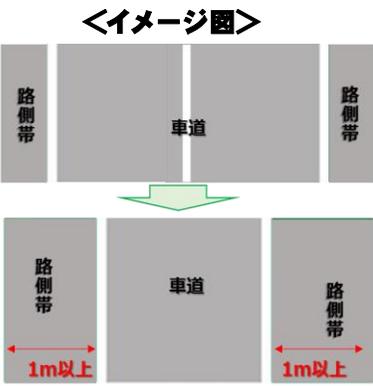
○期待した対策効果

- ・ 歩行空間が広がり歩行者が安心して歩ける。
- ・ 車道が走りにくくなることにより、車両速度の低下や通り抜け車両の減少

○実施した対策に関する地域の声

- ・ 車が周囲を注意し減速するようになり、以前よりも安心して歩けるようになったと感じている。

※令和4年6月下旬から7月上旬に実施した3回の意見交換会（地域・学校・行政で構成）で挙げられた意見



5. 主な実施対策 事例③ 自転車ピクトグラム

○実施した対策 (道路管理者)

- ・ **自転車ピクトグラムの設置** (走行箇所・走行方向の明示)

○期待した対策効果

- ・ 自転車が所定の箇所を走行するようになる
- ・ 自転車の逆走が減る
- ・ 歩行者と自転車の接触事故減少

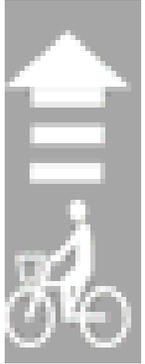
○実施した対策に関する地域の声

- ・ 自転車の走行箇所がわかりやすくなった。
- ・ 対策後も逆走等のマナー違反が多く、危険に感じることもある。

※令和4年6月下旬から7月上旬に実施した3回の意見交換会（地域・学校・行政で構成）で挙げられた意見



<イメージ図>



5. 主な実施対策 事例④ 信号機撤去(一時停止導入)

○実施した対策(交通管理者)

- 生活道路上の**信号機を撤去し**
一時停止規制(標識+路面標示)導入
※一部交差点のカラー化や灯火標識等を合わせて実施

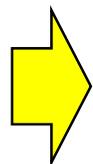
○期待した対策効果

- 交差点付近の車両速度低下や急ブレーキの減少

○実施した対策に関する地域の声

- 信号機があった時よりも、スピードを出す車が減ったと感じる。

※令和4年6月下旬から7月上旬に実施した3回の意見交換会(地域・学校・行政で構成)で挙げられた意見



5. 主な実施対策 事例⑤ 点滅信号撤去(一時停止導入)

○実施した対策(交通管理者)

- 生活道路の**点滅信号機を撤去し**
一時停止規制(標識+路面標示)導入
- ※一部交差点のカラー化等を合わせて実施

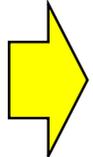
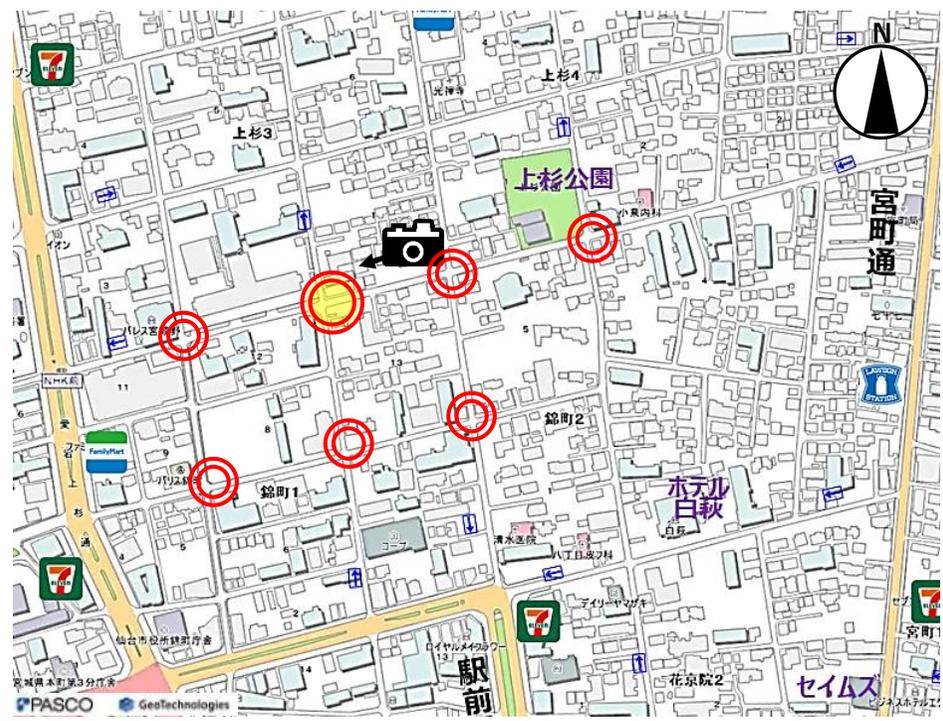
○期待した対策効果

- わかりやすい交通規制表示による
交差点部における**確実な一時停止**
- 車両の**速度抑制**や急ブレーキの減少

○実施した対策に関する地域の声

- 「止まれ」の標識や路面標示になり、一時停止し安全確認をする車が増えたと感じる。
- 目線が低い子供にとってもわかりやすい対策とを感じる。

※令和4年6月下旬から7月上旬に実施した3回の意見交換会(地域・学校・行政で構成)で挙げられた意見



5. 主な実施対策 事例⑥ 時間帯進入禁止の導入

○実施した対策 (交通管理者)

- 北四番丁岩切線からの生活道路内への
左折時の進入禁止導入【規制時間 7:30~8:30】

○期待した対策効果

- 地区内への抜け道利用車両の減少

○ETC2.0データ分析による対策効果

通過車両の割合変化		
対策前	対策後	増減
58.0%	46.4%	-11.6%

通過車両：地区外から地区内を通過する車両
 出典：ETC2.0プローブデータ（様式1-2）を用いて集計・図化した結果
 対策前：H29.9~12、対策後：R2.9~12の期間における全日24時間を対象に集計を実施

