

交通WG ご意見への対応について

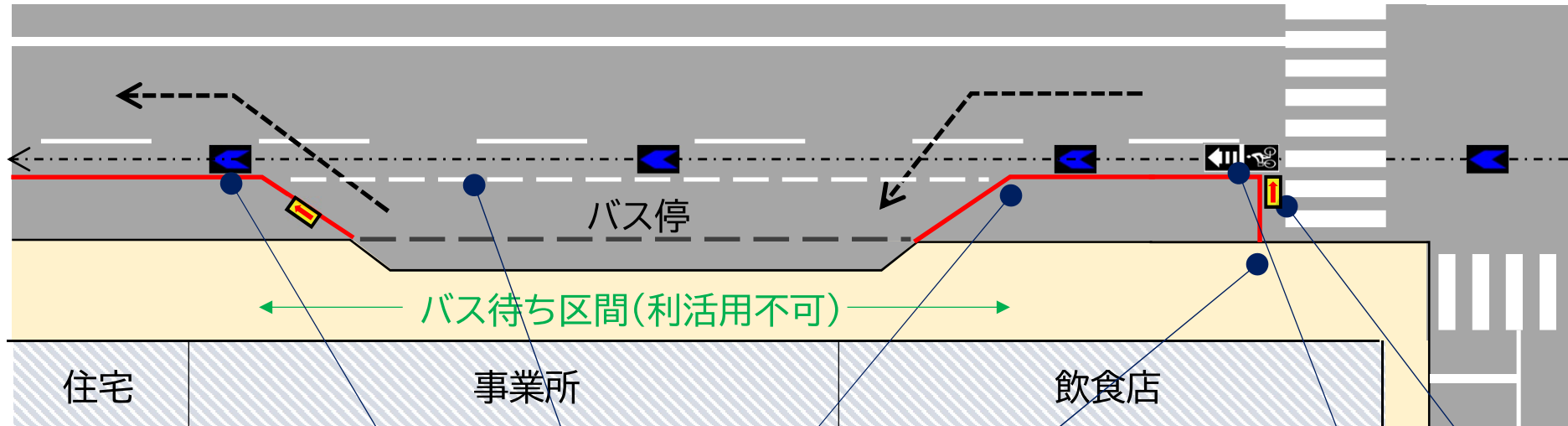
道路空間再整備方針について

意見	対応
【渋滞】 車線を狭めるような再整備を目指すのであれば、この道路だけでなく、周辺道路も含めて幅広く影響を確認し、必要であれば改善等をしていかなければいけない。	R6、R7の社会実験を通して交通量調査を実施し、周辺道路も含めた交差点改良の必要性等を検証する。
【自転車】 自転車道の将来的な整備について、歩道内で分離するのか、車道内で分離するのか。	歩道上に利活用空間を生み出すことを考え、車道内で自転車と車両を分離することを基本として検討していきたい。
【道路付属物】 商店街として、東西の行き来が容易になれば良いと思うが、再整備にあたってガードパイプの設置は必要なのか。	将来的な利活用の方針と安全性を勘案し、検討していきたい。
【公共交通】 ビジョンには公共交通の方向性が書かれていない。	公共交通は、人中心の道路空間再整備と親和性が高いものであり、商店街に往来する多くの人により利用してもらえるようにしていきたい。 利用者や事業者、商店街ほか関係者の皆様からご意見をいただき、基本計画に含められるよう検討していきたい。

社会実験(案)について

意見	対応
<p>【日程】 周辺で交通規制がないような日程で実験をするべき。</p>	<p>大規模な交通規制がない日を設定。 ※第2回検討会で公表予定</p>
<p>【安全性】 バス停やタクシープールでの発着の際に、自転車と動線が錯綜する。</p>	<p>バス・タクシー・一般車の運転手には社会実験中の車線運用変更のお知らせ看板を設置し、周知を図る。また、自転車にはバス停前の一時停止をお願いするとともに、警備員等の巡回を調整する。</p>
<p>【安全性】 バス停部分の車線規制(カラーコーン)の設置は、現地で立ち会って調整させてほしい。</p>	<p>社会実験前に現地立ち会いを実施予定。</p>
<p>【安全性】 自転車通行帯に宅配の車等が駐車される可能性があるのでは。</p>	<p>荷捌きスペースを数ヶ所設置する予定。自転車の安全かつ円滑な通行空間の確保のため、自転車通行部分への進入・駐車は望ましくない。社会実験時の駐車状況等についてはカメラ調査等で検証していく。</p>
<p>【安全性】 バス待ちのお客さんと利活用のお客さんが交錯しないような動線分離をお願いしたい。</p>	<p>バス停付近に利活用コンテンツを設けないこととする。詳細はコンテンツ決定後に調整していく。</p>
<p>【安全性】 利活用空間を利用する際に、歩道と車道の境にあるガードパイプが支障となるのでは。</p>	<p>利活用する箇所については、ガードパイプを部分的に撤去するなど、安全な動線を確保する。</p>

参考:社会実験時の交差点・バス停付近の安全対策



※停止線手前に設置

道路に関する新たな取り組みの
現地実証実験(社会実験) 国土交通省

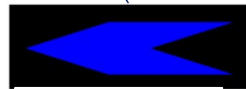
社会実験中

11月29日(金)
~12月1日(日)

↑自転車通行箇所
↓歩道自動車専用車道

- ・社会実験中のため道路の運用を変更しております。
- ・通行の際はご注意ください。

仙台市
宮城県警察



自転車
矢羽根
シール

仮設
ライン
テープ

社会実験中

バス発進時
自転車は一時停止
をお願いします

仙台市

社会実験中

自転車の方へ

普通自転車は原則車道走行
車道は左側走行になります
逆走はできません
※歩道を通行する場合は
「押し歩き」をお願いします

仙台市



自転車
ピクトグラム



矢印板

※看板の内容は案であり、今後変更となる可能性がある。
※その他、警備員、保安施設等の安全上必要なものは適宜設置する。

参考: 自転車利用環境に関する補足

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」
(国土交通省道路局・警察庁交通局 R6.6策定)より

交通状況を踏まえた整備形態(完成形態)の選定(I-9)

	A 自動車の速度 ^{※1} が高い道路	B A、C以外の道路	C 自動車の速度 ^{※1} が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	分	離	混在
整備形態 ^{※2}	自転車道 (構造物による)	自転車専用通行帯	車道混在 (矢羽根型路面表示等で注意喚起)
目安 ^{※3}	速度が50km/h超	A、C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下

※1 速度については原則として規制速度を用いるものとするが、当該道路の役割や沿道状況を踏まえた上で、必要に応じて実勢速度を用いるものとする。

※2 自転車通行空間は、自転車専用道路や自転車歩行者専用道路を活用することもできる。

※3 目安として参考に示したものであり、地域の課題やニーズ、交通状況を十分に踏まえた上で検討するものとする。
必要と判断される場合には、完成形態が自転車専用通行帯である道路を自転車道、車道混在である道路を自転車道又は自転車専用通行帯により整備することができるものとする。

図 I-7 交通状況を踏まえた整備形態の選定(完成形態)の考え方

現在の旧国道4号は規制速度40km/h、自動車交通量が4,000台以上であるため、ガイドライン上は「自転車専用通行帯」となる。